HYUNDAI SOLARIS ПРОБЛЕМЫ С УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ НО ВСЕ МОЖНО ИСПРАВИТЬ ›40

LADA KALINA • ZAZ CHANCE • CHERY BONUS

ВАМ ЛЮБОВАТЬСЯ ИЛИ ЕЗДИТЬ? ›28

ВЫИГРАЙ «ГРАНТУ» ×5
ГРАН-ПРИ 2012 За рулем ›4

ШОКИРУЮЩИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ АПТЕЧЕК ›114

ЛАМПЫ В ФАРАХ МЕНЯЕМ САМИ ›148

«Ё-МОБИЛЬ» МЕЧТЫ И РЕАЛЬНОСТЬ ›190

ТЕХОСМОТР-2012 ПО НОВОМУ ЗАКОНУ ›180

ISSN 0321-4249
11008
9 770321 424007

Антон Чуйкин, главный редактор

ЗА ЗДОРОВЬЕ И УДАЧУ!

Раздумывая, как бы объединить две главные темы августовского номера ЗР, я вспомнил это нехитрое пожелание. Обычно оно звучит как тост – не будем нарушать традицию. Итак, я поднимаю свой безалкогольный бокал:

– за то, чтобы вам никогда не пришлось сесть за руль простуженным. Одно «а-а-а-пчхи!!!» может стоить целого бампера (с. 58);

– за то, чтобы из автомобильной аптечки (с. 114) вам никогда ничего не понадобилось. Тем более что обязательный набор вряд ли кому-то поможет;

– за то, чтобы санитарные авто (с. 136) вы знали только по картинкам, а не по опыту пассажира (и не забывайте пропускать их на дороге!);

– за то, чтобы ни зубило, ни отвертка, ни куда более безобидный инструмент не срывались, не ломались, а выполняли только свою работу – быстро и безопасно (с. 154);

– за то, чтобы вам ни разу не пришлось звонить по номеру 112 (с. 174);

– за то, чтобы доктор только давал вам советы (с. 176), не видя нужды в лечении;

– наконец, за зрение орла, походку тигра, реакцию мангуста (с. 178) – в общем, за здоровье настоящего водителя!

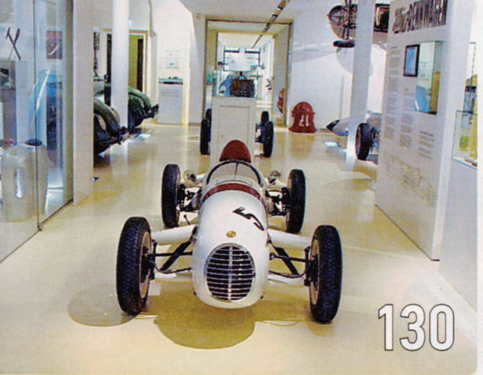
Но чтобы здоровье нашлось куда применить, нужна удача! Очень желаю ее всем, кто намерен голосовать за лучшие автомобили. Таковых в Гран-при «За рулем»-2012 набралось 28 в десяти классах (с. 251). Златокрылые Пегасы ждут своих хозяев. А для судей, то есть для вас, читатели, мы приготовили «железных коней», 23 декабря разыграем их онлайн на сайте zr.ru. Каждый, кто пришлет в редакцию анкету Гран-при, имеет шанс выиграть один из автомобилей марки... Переворачивайте страницу – и всё узнаете. За здоровье и удачу, залпом!

60

64

48

70



АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик.

238

246

«ЭЛАНТРА» ДЛЯ РОССИИ

Компания «Хёндай» объявила о выходе на наш рынок новой версии «Элантры», которая, однако, уже знакома заокеанским автомобилистам: там ее (ну или почти ее) представили еще в ноябре на салоне в Лос-Анджелесе.

Итак, речь идет о пятом поколении популярного седана, выполненного в стиле жидкой скульптуры. И в самом деле, линии кузова плавны, обтекаемы и стремительны. Может, отчасти и поэтому расход топлива снизился по сравнению с аппетитом предыдущей модели на 18%. Но главная заслуга принадлежит, конечно, новым моторам небольшого рабочего объема, 6-ступенчатой коробке передач, а также так называемому интеллектуальному генератору.

Оба 4-цилиндровых мотора оснащены непрерывным регулированием открытия клапанов Dual Continuously Variable Valve Timing (D-CVVT), системой VIS, изменяющей длину впускного коллектора в зависимости от режима работы мотора. Зависит от режима, уже теплового, и работа компрессора кондиционера, который не отбирает мощность почем зря. Точно так же и генератор теперь уменьшает отдаваемую мощность при разгоне, чтобы не тормозить двигатель и, опять же, уменьшить потребление топлива.

В багажник новинки войдет до 485 л груза, еще 17 л, ждущих поклажи, рассредоточены по салону в виде всевозможных кармашков и отсеков для мелочей. Пассажиры даже на максимальной скорости, достигающей 200 км/ч, могут быть относительно спокойны, поглядывая на обозначения шести эйрбегов, припрятанных в салоне спереди и с боков. Но еще до того, как им пришлось бы раскрыть свой спасительный потенциал, система стабилизации VSM сделает все возможное, чтобы он так и остался скрытым под двухцветной обивкой кузова.

Стильная новая «Элантра» доступна американцам за 14 830 долларов.

Посмотрим теперь, что напишут на российских ценниках.

Hyundai Elantra

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 4 цилиндра, 16 клапанов, рабочий объем – 1591 см^3; мощность – 97 кВт (132 л. с.) при 6200 об/мин; максимальный крутящий момент – 157 Н·м при 4850 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2700 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4530×1775×1445 мм; объем багажника – 485 л; снаряженная масса – 1200 кг. Дорожный просвет – 150 мм. Шины – 195/65R15.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 200 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,1 л/100 км.

ЗАПРАВИЛСЯ – ОТДОХНИ

На 170-м километре трассы Москва – Санкт-Петербург открылись два многофункциональных автозаправочных комплекса (МАЗК) BP. Отличие от всех ранее существовавших – в приспособленности к обслуживанию дальнобойщиков: для них выделены отдельные посты с колонками повышенной производительности. Помимо этого, водитель может подкрепиться горячим обедом (при заправке более 250 л дизтоплива – бесплатно!), принять душ (бесплатно для всех путешественников), постирать белье в автомате (30 минут пользования – 99 рублей). Отрадно, что в туалетах (десять кабинок!) есть стол для пеленания грудничков, отдельная кабина выделена для инвалидов-колясочников.

На специальном посту можно также подкачать шины, залить омывайку, пропылесосить салон. Компания ТНК-ВР в ближайшее время намерена построить аналогичные МАЗК на основных российских трассах. При этом ее не пугает расчетный срок окупаемости вложений – восемь лет.

ХВАТИЛО ОДНОЙ БАНКИ

Необычный для скоростной трассы «Нюрбургринг» рекорд установил гибридный «Фольксваген-XL1»: на преодоление Северной петли длиной 25,378 км ему хватило 0,33 л топлива. Гибрид, конечно, не обогнал соперников, сжигающих на круг от 10 до 18 л, но его 130 км/ч, согласитесь, тоже неплохо. Заметим, что, сбавив темп, этот автомобиль мог бы и вообще обойтись без глотка дизтоплива: заряда батарей хватает на 35 км пробега. В среднем же аппетит автомобиля с 48-сильным турбодизелем и 27-сильным электромотором укладывается в почти фантастические 0,9 л/100 км.

АВТОБУС МИЛЛИОНЕРОВ

На выставке Millionaire Fair, прошедшей в Амстердаме, был представлен 15-метровый трехосный Superbus стоимостью 13 млн. долларов. Его салон разделен на 16 купе, в каждое из которых ведет дверь в виде крыла чайки. Всего же в нем 23 комфортабельных места, оборудованных эйрбегами. Автор концепта голландский профессор Вуббо Окельс считает, что и в автобусе пассажиру должно быть столь же комфортно, как в лимузине. Добавим сюда максимальную скорость 250 км/ч и электропривод (именно из-за тяжелых батарей понадобилась третья ось), и цена уже не покажется чрезмерной.

ЕСЛИ ТЫ ТАКОЙ УМНЫЙ

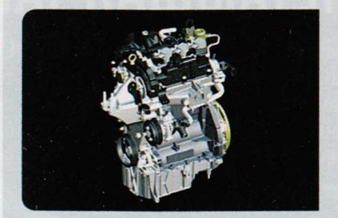
Малютка Think City не успел размножиться в сколько-нибудь значительном количестве: сумели продать лишь 1043 экземпляра этого городского электромобиля. Почему? Сопоставьте его размеры и длительность зарядки в 10 часов с объявленной ценой 41,7 тыс. долларов, и вы поймете, что банкротство норвежской компании было лишь делом времени. Правда, немалого: история бренда насчитывает 20 лет. Заметим, это уже четвертый по счету финансовый крах в биографии Think. Последний?

КОРОТКО

20000 экземпляров нового «КИА-Рио» будет собрано под Питером до конца года. А стартует производство уже в августе. И с этого момента завод со штатом 2100 человек начнет работать в три смены. В будущем году здесь планируют собрать уже 100 000 таких автомобилей, специально разработанных для нашего рынка.

8 минут 7,97 секунды – таков новый рекорд Северной петли «Нюрбургринга» для серийных переднеприводных автомобилей. Его установил Лоран Ургон на «Рено-Меган R.S. Трофи» (их будет выпущено всего 500 штук) с мотором в 265 л.с. Такие результаты до сих пор были характерны лишь для заднеприводных 500-сильных спорткаров.

30 оказалось несчастливым числом для «Вольво». Из-за малого спроса принято решение снять с конвейера модель С30 в середине будущего года и в дальнейшем не строить столь маленькие авто. Зато появится 5-дверный универсал V40, а в начале 2013 года нас ждет премьера компактного вседорожника XC40. Под капотом у них будут новые 4-цилиндровые китайские двигатели.



1,0 литра будет в трех цилиндрах нового двигателя «Форд» для автомобиля B-MAX. Благодаря непосредственному впрыску, турбонаддуву и регулируемым клапанам (система TiVCT) он не уступит 1,4-литровому предшественнику ни в чем, кроме аппетита. Точные характеристики назовут осенью во Франкфурте.

КОРЕЙСКИЙ «РЕНО»

Новый кроссовер «Рено-Колеос», как и его предшественник, придет в Россию не из Франции, а из южно-корейского Пусана, с завода «Самсунг моторс». Не потому ли дизайнеры прищурили его стильные глазки-фары?

Это, конечно, шутка, но внешность и в самом деле претерпела серьезные изменения – убедитесь сами. Мы же расскажем о том, что составляет суть машины. Как и положено вседорожнику, у него большой клиренс, полный привод, мощные двигатели: бензиновый TR25 в 171 л.с. либо дизель M9R, настроенный на 150 или 175 л.с.

При такой энерговооруженности автомобиль вряд ли будет вяло тащиться в правом ряду, поэтому безопасности уделили самое пристальное внимание. Это принесло «Колеосу» все пять звездочек в тестах EuroNCAP. Предотвратить аварию помогут системы стабилизации ESP и экстренного торможения, снизить тяжесть ее последствий – шесть подушек и ремни с преднатяжителями. О предотвращении легких ДТП тоже подумали: начинающий водитель не скатится под уклон ни вперед, ни назад – подстрахуют электронные помощники.

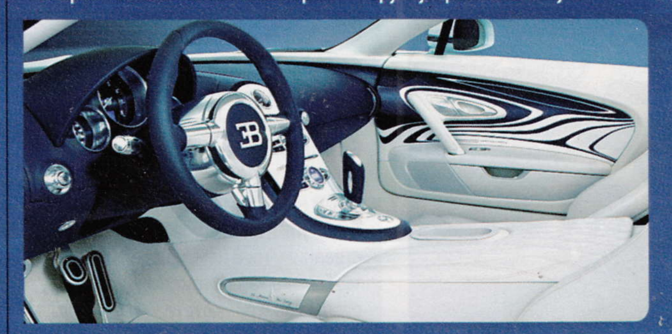
Багажное отделение не последнее по важности у кроссовера.

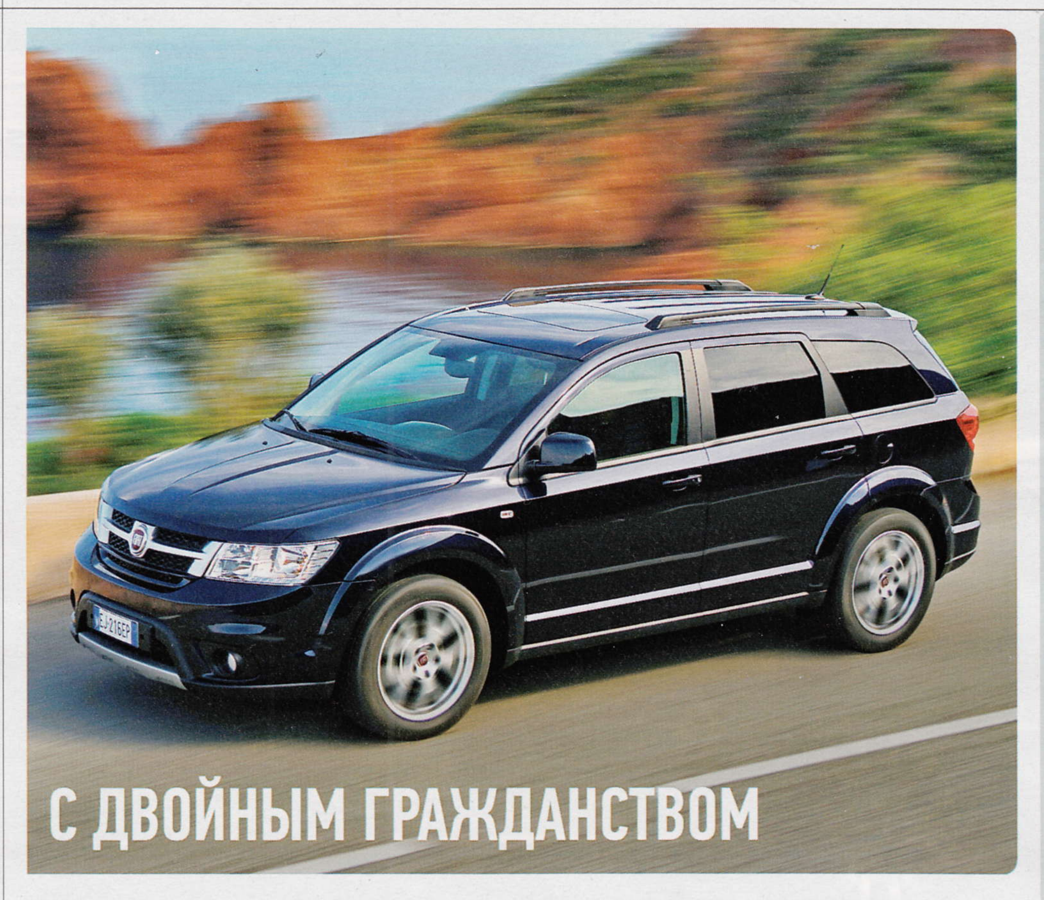
В него влезает 450 л, задняя дверь для удобства разделена по горизонтали на две половинки. Нижняя в откинутом состоянии выдерживает нагрузку до 200 кг. Если сложить задние сиденья (система Easy-Estate позволяет сделать это одним движением), образуется плоский пол и доступный объем в 1380 л.

На ходу в «Колеосе» можно любоваться небом через панорамную крышу, наслаждаться звуком аудиосистемы «Боуз», следить за правильностью выбранного маршрута по экрану навигатора Carminat TomTom.

ЛЕТАЮЩАЯ ТАРЕЛКА

Новое слово в автомобилестроении сказала фирма «Бугатти» совместно с фарфоровой мануфактурой Берлина: кузов модели «Вейрон» в исполнении Grand Sport L'Or Blanc в значительной степени фарфоровый. Немало бьющихся деталей и в интерьере. Как и подобает ценному сервизу, «Бугатти» вручную расписан голубыми линиями по белому фону. Фарфоровый и самый быстрый в мире тысячесильный кабриолет стоит 1 млн. 65 тыс. евро. Можно себе представить, во что обойдется, например, замена разбитого крыла. Особенно если учесть тираж уникальной «летающей тарелки»: одна штука. Впрочем, уже объявлено, что запланированы и другие фарфоровые авто. Как они получат одобрение типа транспортного средства, неизвестно: об итогах крэш-тестов новинки пока ничего не сообщается.





С ДВОЙНЫМ ГРАЖДАНСТВОМ

Хотя ФИАТ лишь к концу года планирует приобрести контрольный пакет «Крайслера», плоды объединения уже появились: «ФИАТ-Фримонт» вырос на платформе «Доджа-Джорни», причем итальянцы привнесли немало нового в его дизайн и, особенно, в начинку.

В итоге получился бюджетный семиместный минивэн – мечта многодетных семей. Итальянские дизельные «сердца»-мультиджеты гонят «кровь» через американскую 6-ступенчатую коробку-автомат. Машина достаточно резвая: при мощности 170 л.с. разгоняется до сотни за 11 с и достигает 195 км/ч. Ненамного отстает и базовая версия. Она на 30 сил слабее, и это уменьшает максималку всего на 10 км/ч, а разгон становится на 1,3 с дольше.

От американского прототипа «Фримонт» отличается и подвесками: они стали по-европейски жесткими, а рулевое управление – острым. В программу ESP введены функции помощи при трогание на подъеме, при езде с прицепом и защиты от опрокидывания.

Дизайнеры же сфокусировались в основном на интерьере. Здесь совершенно новая приборная панель, сиденья третьего ряда вознесены на подиум, а второго – возвышаются над передними. В общем, амфитеатр на колесах, который можно еще и трансформировать тридцатью двумя способами.

Ехать в нем весьма комфортно. Здесь просторно, в базовое оснащение входит трехзонный климат-контроль, достаточно продвинутая аудиосистема, охотно принимающая MP3-диски, USB-флешки и любые другие источники звуковых записей с 3,5-миллиметровым стандартным штекером. Не поскупились в Турине и на систему открывания дверей и пуска двигателя без ключа.

НОВОСТИ АВТОБИЗНЕСА

Концерн «Форд» выделяет 1 млрд. долларов на спасение бренда «Линкольн». Сбыт его продукции уменьшился на 7,5% – с начала года продано всего 35 тыс. машин. «Кадиллак», главный конкурент, реализовал вдвое больше. Средства пойдут на обновление модельного ряда и изменение стратегии работы шоу-румов.

Продажи новых машин в России в мае 2011 года увеличились на 48% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В стоимостном выражении подъем еще заметнее – плюс 66%. Ожидается, что до конца года будет продано не менее 2 млн. 350 тыс. новых машин против прошлогодних 1 млн. 970 тыс.

Компания «Рено» создаст специально для индийского рынка абсолютно новый доступный хэтчбек. С его помощью французская фирма надеется через пару лет достичь в Индии уровня продаж 100 тыс. машин в год.

Японская «Мазда» подписала соглашение о сборке автомобилей в Приморском крае. Причем за организацию производства на Дальнем Востоке японцы получили право подписать соглашение по старым правилам, когда мощность предприятия составляет минимум 25 тыс. машин в год. Первой запустят «Мазду-6», неназванная вторая модель будет из новинок фирмы. Инвестиции в проект – около 80 млн. долларов. Уровень локализации в первые годы сборки составит 30%, с последующим увеличением до 60%.

Инженеры фирмы «Ниссан» в содружестве с японским министерством охраны окружающей среды и местной автофедерацией разработали машину первой помощи для разрядившихся электромобилей. Грузовик со встроенным дизель-генератором будет экстренно подзаряжать замершие на дороге электромобили, чтобы они своим ходом смогли добраться до стационарной зарядки.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО НА ДОТАЦИИ

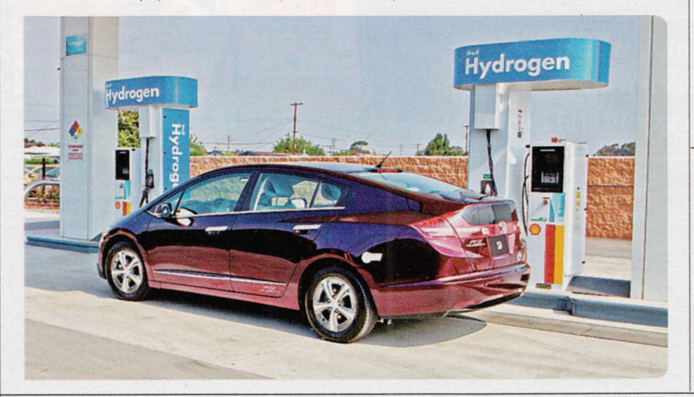
«Рено» представила в Москве сразу два электромобиля – на базе серийных моделей «Флюэнс» и «Кангу». Компания готова хоть завтра начать продажи в России – при условии, что будет изыскана возможность дотировать каждый автомобиль суммой около 5000 евро. Это сделает электромобили вполне конкурентоспособными, особенно если учесть, что бензин дорожает быстрее электричества, пробег достигает 180 км, а заправиться можно от домашней розетки.

Ради сохранения полезного объема багажника «Флюэнс Z.E.» пришлось удлинить на 130 мм, но в электромобилях привычный уровень комфорта. Скорость ограничена 135 км/ч, зато быстрота разгона лимитирована лишь крутящим моментом 226 Н·м, доступным «с места».

Предлагая новинки в России, фирма предусмотрела автономный отопитель, работающий на дизтопливе. Конечно, будет выхлоп (небольшой!), зато не сократится дальность пробега.

ВОДОРОД БЕЖИТ ПО ТРУБАМ

Особенность водородозаправочной станции, открытой в Торренсе (США), заключается в том, что водород поступает в ее раздаточные колонки не из баллонов, а по специальному подземному трубопроводу. За пять минут заправляется 4,1 кг сжатого до 350 атмосфер газа, и этого хватает «Хонде-FCX Клэрити» на 240-километровый пробег. Число автовладельцев, сделавших свой выбор в пользу топлива будущего, тоже невелико – их всего двадцать четыре. Тем не менее открыто уже семь специальных АЗС, на которых никогда не бывает очередей.

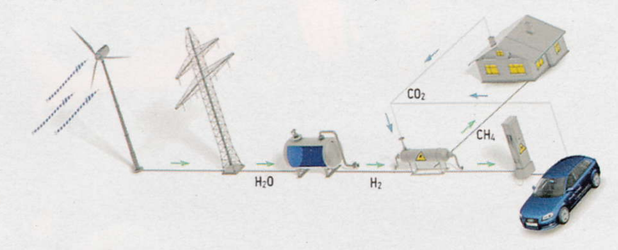


ВСПОМНИЛИ О ПОТОЛКЕ

В современных автомобилях емкость перчаточно-вещевого ящика обычно сильно уменьшена из-за вмонтированного в панель эйрбега. Подушка стесняет не только пассажиров, но и разработчиков, заставляя пускать воздуховоды, всякие тяги, кабели в обход. И вот фирма TRW нашла для подушки новое место – в потолке: теперь правый эйрбег выстреливает сверху. Как показали испытания, это нисколько не уменьшает его эффективность. Зато появилась возможность унификации: ведь панели приборов все разные, а потолки примерно одинаковые.

ВЕТРЯКИ И МЕТАН ОТ «АУДИ»

«Ауди» приступила к реализации амбициозного проекта Audi Balanced Mobility. В его рамках уже в 2013 году в Северном море заработают четыре гигантских ветряка, дающие 53 ГВт·ч энергии в год. Этого вполне хватило бы для городка в 35 000 жителей, но ток пойдет на другие нужды. Пропустив его через воду, из нее получат водород и кислород, а затем синтезируют метан, которым станут заправлять автомобили. Стоимость проекта оценивают в 60 млн. евро, но его экологическая значимость бесценна.



НЕМЕЦКИЙ ВЫБОР

По результатам опросов двух крупнейших немецких автожурналов «Ауто Мотор унд Шпорт» и «Ауто Цайтунг» на первое место среди смазочных материалов вышли масла Liqui Moly. В зарулевских тестах продукты этой фирмы также неоднократно занимали призовые места. По словам владельца компании Эрнста Проста (на снимке), победа – не только дань качеству продукта, но и признание особого отношения к клиентам.

КАЛУЖСКИЕ ПОКРЫШКИ

В конце 2011 года в Калужской области начнется строительство завода «Континенталь», где будут выпускать шины «Континенталь», «Гиславед», «Барум» и «Матадор». В проект инвестируют около 220 млн. евро. Расчетная мощность предприятия на первом этапе составит 4 млн. штук в год – при штате 400 человек.

БЕЛЫЕ ШТАНЫ ДЛЯ «РИО»

Весной концерн КИА объявил, что в этом году начнет собирать седаны на своем российском заводе. Сейчас определили модель: новый «Рио». **Владимир Соловьев** уже успел посмотреть на машину и прокатиться на ней, облачившись в белые джинсы – название обязывает!

Новый «Рио» создавали, понятное дело, на одной платформе с «Хёндай-Солярис», раз будут выпускать их с одного конвейера. Отсюда поставленные дизайнерам ограничения по габаритам. Но при близких размерах и родственных агрегатах это иной автомобиль, над которым работала другая команда стилистов. Они делали семейный седан и хэтчбек европейского вида, облик которых оставался бы привлекательным не только до ближайшего рестайлинга – ведь в России, как, впрочем, и в Европе, машинами пользуются долго.

Разумеется, требования к внешности касаются лишь малой части качеств, необходимых для беспроблемной эксплуатации в нашей стране. Первым делом позаботились о зимостойкости. Поработав над калибровками пуска в мороз, инженеры утверждают: мотор заведется и при –35 °С. Не зря ведь здесь аккумулятор увеличенной емкости. Зимний пакет был заложен еще на стадии проектирования: провели большие воздуховоды к ногам задних пассажиров, оснастили обогревом зеркала, передние сиденья, ветровое стекло. Жиклеры омывателя с дополнительными отверстиями (всего по три) лучше разбрызгивают незамерзайку, а в снегопад скажет веское слово мощный механизм стеклоочистителя. Не осталась без внимания и проходимость – точнее, приспособленность к посредственным дорогам. По сравнению с исходным вариантом увеличили клиренс, ввели защиту картера. Страхуясь от коррозии, покрыли днище более толстым слоем антикора.

На новом «Рио» будут двигатели 1,4 и 1,6 л (107 и 123 л.с.) серии Gamma, потребляющие бензин А92. Настороженное отношение к автоматическим трансмиссиям осталось в прошлом: следуя за спросом, новую модель предложат

Томас О, исполнительный вице-президент «КИА моторс»:

«До конца этого года выпустим в России около 20 000 новых «рио». В дальнейшем производство на заводе под Санкт-Петербургом хотим разделить между двумя марками поровну: 100 000 машин в год от КИА и столько же от «Хёндай». Успех КИА в мире и в России не случаен, высокое качество продукта – наша неизменная задача. Мы будем делать серьезные инвестиции в производство, привлекая к работе лучших специалистов с мировым именем. Новый «Рио» – закономерный итог добросовестной работы».

как с 5-ступенчатой механикой, так и с 4-ступенчатым автоматом. Сочетание передней подвески типа «Мак-Ферсон» с упругой балкой сзади хорошо зарекомендовало себя на десятках подобных да и более крупных моделей. Настройки ходовой у «Рио» отличаются от характеристик «Соляриса», и, как утверждают специалисты КИА, благодаря им у новичка более спортивное поведение, характерное для европейских автомобилей. Хотя основными конкурентами «Рио» фирма видит такие модели-космополиты, как «Фольксваген-Поло Седан», «Шевроле-Авео», «Хёндай-Солярис», «Рено-Символ».

...Черный камуфляжный «халат» на капоте и крыльях, черная накидка сзади – вот он, еще засекреченный «Рио». Мне доверили сделать

Аналог нашего «Рио» в Китае – КИА-К2, показанная на автосалоне в Шанхае в апреле.

Облик машины выдержан в едином стиле с другими моделями КИА: в меру стремительный и по-европейски сдержанный.

Сидеть в предсерийном образце комфортно, даже с одной регулировкой руля (по углу) быстро нашел удобное положение.

Дополнительная информация о новом «Рио» – на www.zr.ru

Дизайнеры нового «Рио» – директор по стилю Сонг Саюнг (слева) и главный дизайнер экстерьера Сеунг Бин Им – старались придать недорогой машине изысканность.

«Чтобы понять, каким должен быть русский автомобиль, мы ездили в Москву. Россияне очень требовательны к дизайну. Как нам кажется, мы сделали машину, которая придется по вкусу вашим автомобилистам».

несколько кругов на полигоне исследовательского центра. Объясняют, что комплектация минимальная: мотор 1,4 л, механика. Но машина с кондиционером: под палящим корейским солнцем без него никак. Да, он отбирает часть мощности, но «лошадок» хватает для размеренной езды и плавного разгона. Вряд ли стоит ждать большего, когда в салоне еще трое седоков. Имитирую переставку – «Рио» держится молодцом, сопровождающие удовлетворенно кивают. Раскручиваю мотор до 6000 об/мин, но до отсечки не довожу. И с удовольствием отмечаю, что даже в таком, пиковом режиме в салоне довольно тихо. Еще круг – и мое свидание с «Рио» заканчивается.

В корейском офисе КИА гордятся тем, что новый автомобиль испытывался в реальных российских условиях – на дорогах от Москвы до Сургута – и с успехом их выдержал. Теперь слово за российским потребителем. Продажи «Рио» стартуют осенью. ЗР

Шин Мёнг Ки, исполнительный вице-президент департамента качества «Хёндай мотор груп»:
«Этот автомобиль готовили для России, с учетом предпочтений и нужд российских покупателей. Мы сразу приняли решение создавать «Рио» на той же платформе, что и «Солярис». Речь не шла о том, который из них «старший», а который «младший брат»: разные команды трудились как над внешностью, так и над особыми характеристиками автомобилей».

А233НО 190 RUS
STATUS MOBIL

ВАМ ЛЮБОВАТЬСЯ ИЛИ ЕЗДИТЬ?

В нижнем ценовом сегменте пополнение: запорожский завод начал экспорт в Россию двух собираемых им машин разного происхождения. Китайский «Чери-Бонус» и корейский «ЗАЗ-Шанс» выступают в той же категории, что и «Лада-Калина». Что выбрать? Свое мнение высказывает **Михаил Гзовский**. Фото **Александра Кульнева**.

Chery Bonus

Автомобиль представлен на автошоу в Шанхае в 2008 году и известен в Китае под именами Chery A13 и Fulwin 2. В этом году производство налажено на украинском АвтоЗАЗе.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,5 л (109 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base Promo, Base, Base Plus, Comfort.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 10 000 км или 12 месяцев, 60 дилерских центров.

ЦЕНА: 336 000–400 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,5 л, 109 л.с., 5-ступенчатая механика, Comfort, 380 000 руб.

Lada Kalina

Работу над моделью начали в 1993 году. В продаже «Калина» с конца 2004 года: в вариантах седан, универсал, хэтчбек. На смену седану в текущем году придет бюджетная «Гранта».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л (89, 81 и 98 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Стандарт», «Норма», «Люкс».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия 3 года или 50 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 203 дилерских центра.

ЦЕНА: 277 000–387 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 98 л.с., 5-ступенчатая механика, «Люкс», 379 000 руб.

ZAZ Chance

В Корее пришел на смену модели «Нексия» в 1997 году. С 2007-го налажен экспорт в Россию под именем «Шевроле-Ланос». Теперь машина продается как «Шанс» в трех комплектациях украинской сборки.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,3 и 1,5 л (70 и 86 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: S, SE, SX.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: 4 года или 120 000 км, межсервисный интервал – 10 000 км или 6 месяцев, 130 дилерских центров.

ЦЕНА: 255 000–354 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,5 л, 86 л.с., 5-ступенчатая механика, SX, 354 000 руб.

КОПИТЕ БОНУСЫ

На днях в Китае открыли самый длинный в мире мост – почти 42 километра! Экономика страны растет как на дрожжах, игнорируя мировой кризис. А растущая экономика без автопрома – нонсенс. «Чери», один из лидеров местного рынка по числу самостоятельных разработок, из года в год предлагает все больше моделей. «Бонус» в нашей компании самый свежий – представлен три года назад, дизайн-проект выполнили итальянцы. Получилось самобытно и современно.

Но, как это нередко случается у китайцев, фантик красивый, а вкус так себе. И аромат тоже: стоит распахнуть дверь, как в нос бьет фенольный дух. Усаживаюсь. Тощий руль почему-то немного развернут относительно передней панели. Сижу высоко, едва не касаясь головой потолка. Крутилка распределения потоков вращается неохотно, кондиционер дует посредственно. Заглянув в бардачок, уже не могу закрыть его – фиксатор с одной стороны не желает входить в паз. Пятая дверь тоже не захлопывается как следует – поднявшаяся вместе с ней полка не встает на предназначенное место. Все перекосилось, уплыло и разъехалось. С соответствующим настроением трогаюсь.

Стартует «Чери» довольно легко, коробка передач работает неплохо, педали легкие и информативные. Это хорошо, ведь рычагом придется работать часто: 1,5-литровый мотор, по ощущениям, позже подкрепленным замерами, не отрабатывает паспортные 109 л.с. Разгон до сотни на «Бонусе» – скука, которую разбавляет гудящая, как у троллейбуса, трансмиссия. Растянутые передачи заставляют крутить мотор, пока он припадочно не задергается на ограничителе. Эластичность тоже никуда не годится: особенно тяжело, со старческой одышкой, «Чери» плетется с 80 до 100 км/ч на пятой передаче.

На скорости «Бонус» поет ветром в зеркалах, щелкает какими-то реле в недрах торпедо, подвеска звучно бухает даже на средней ямке. Ходовая часть с сюрпризом – это было ясно еще до заездов по горной дороге полигона. «Посмотри-ка!» – зовет меня коллега и качает корму: «Бонус» проседает на добрые 70 мм, как будто в нем игрушечные амортизаторы и пружины от авторучки. С передней осью, однако, такого не происходит. Вот и едешь на машине с двумя принципиально несхожими подвесками. Сначала жестко вздрагивает на кочке передок, спустя мгновение задняя подвеска отвечает несколькими покачиваниями с пугающей амплитудой. А если порезче да в повороте?

До поры до времени «Чери» кренится, но все же как-то держится за асфальт. Но в одно мгновение все меняется: задняя часть срывается в занос, да еще какой! Может, надо загрузить авто, словно пикап с рессорной подвеской, и тогда все изменится? Не надейтесь. «Бонус» лишь проседает до неприличия. А ведь «Чери» и так обладатель скромного дорожного просвета: лишь 130 мм (по нашим замерам) отделяют от асфальта выпускную систему. Кстати, защиты моторного отсека нет.

Как-то грустно сложилось наше с ним знакомство, а хочется проститься на позитивной ноте. Загляните в багажник: грузить его можно долго и с удовольствием. Такой огромный объем и здоровенный проем пятой двери еще поискать! Пожалуй, здесь единственный настоящий бонус, который получит покупатель этого «китайца».

CHERY BONUS

Комбинация приборов «китайца» с миниатюрными спидометром и тахометром смотрится игрушечной.

Магнитола с символом USB под резиновой крышечкой. А под ней – разъем мини-USB, так что флешку не вставить.

Руль тонок в сечении, центральные воздуховоды расположены слишком низко.

LADA KALINA

Приборы «Лады» понравились нам больше других: смотрятся солиднее, читаются хорошо.

Кондиционер в «Калине» холодил сильнее, чем у оппонентов. А вот разглядеть блеклую лампочку в кнопке включения на солнце невозможно.

Сиденья под кожу, вставки в дверях, «музыка» с MP3… Эх, еще бы шумоизоляцию получше.

ZAZ CHANCE

Бесхитростная комбинация «Шанса» при любом освещении не дает поводов для критики, но маршрутного компьютера тут нет.

Климатические установки «Шанса» и «Калины» почти точные копии друг друга и по управлению, и по эффективности.

Дизайн из 1990-х? Не беда, что устарел, зато ничего не скрипит и не отваливается.

Кнопки обогрева сиденья в «Чери» расположены по бокам «бороды», орудуешь ими на ощупь.

Сзади в «Чери» места для двоих достаточно, но рослые практически подпирают головой потолок.

На второй день крышка бардачка «Бонуса» перестала фиксироваться слева, а потом и вовсе стала падать на колени пассажиру.

За несколько дней тренировок так и не удалось привыкнуть к джойстику управления навигатором.

Для пассажиров второго ряда «Лада» наиболее удобна, но втроем все равно далеко не уехать.

В «Калине» немало приятных мелочей – в частности, подсветка перчаточного ящика.

Все машины в той или иной степени навевают тоску серыми тонами отделки. Зато практично!

Для дальних вылазок «Шанс» неудобен: рослые упираются коленями в передние сиденья, а головой – в потолок.

Салон ЗАЗа собран не в пример лучше российского и китайского. Перчаточный ящик хоть и самый скромный, зато закрывается всегда.

ГДЕ Я?

Наконец-то в наших руках «Калина» со штатным навигатором. Как он работает, удобно ли им пользоваться? Автомобильная индустрия приучила нас к тому, что встроенный навигатор подразумевает большой удобный экран, причем, как правило, с сенсорным управлением. Нередко указания навигатора дублируются и на щитке приборов. У «Калины» же основным стал маленький дисплей (диагональ 4,3 дюйма, как у рядового смартфона) между спидометром и тахометром. Хорошо, конечно, что на него выводится не только информация навигатора, но и данные бортового компьютера. А вот разглядывать на ходу карту не очень удобно — отвлекает от дороги.

Еще большее недовольство вызвала система управления — цветок навигационных кнопочек на правом подрулевом рычажке. Оперировать ими на ходу невозможно. Да и на стоянке приходится неестественно выворачивать кисть. Еще раздражает медлительность процессора и не самой свежей операционной системы Windows CE: на загрузку программы «Навител Навигатор» уходит около 35 секунд (для сравнения: даже недорогие устройства с таким же программным обеспечением загружаются за 10–12 секунд). Хорошо хоть, спутники навигатор находит очень шустро — российских традиционно меньше, американских больше. Ввод адреса долог и мучителен: сначала стрелками выбираешь букву на экранной клавиатуре, подтверждаешь выбор и ждешь... Так, попытка набрать слово «Москва» споткнулась о 10-секундную паузу уже на первой букве.

Зато программный пакет «Навитела» оснащен едва ли не лучшими картами России с адресными планами 1500 городов. Для их обновления предусмотрен разъем мини-USB прямо здесь же, на панели, — достаточно только подключить

ноутбук и закачать новые карты. Все бы хорошо, когда бы не цена — за штатную систему придется доплатить 13 000 руб. Казалось бы, недорого, ведь владельцы многих иномарок за подобную опцию выкладывают от 30 000 до 80 000 руб. Но ведь покупка недорогого коммуникатора обойдется в те же деньги, а обычный навигатор на присоске раза в два-три дешевле! Причем оба этих решения дают больше удобства и возможностей. Так зачем же платить за медлительный и эргономически непродуманный прибор?

Разве что избавишься от необходимости каждый раз вынимать навигатор из машины, опасаясь воришек.

ЕСЛИ Б Я БЫЛ ПРЕМЬЕР

Словосочетание «желтая «Калина» с недавних пор стало фольклорным: кто не смотрел репортажи Первого канала об увлекательном пробеге премьер-министра по трассе Чита – Хабаровск! Еще полстраны заглядывало в Интернет, чтобы полюбоваться на две ее копии, путешествовавшие на автовозах следом за первой «Калиной». На всякий пожарный... Мне запомнился телевизионный сюжет, в котором премьер на ходу обсуждал с пассажиркой-журналисткой особенности навигации и машины в целом. Разговор, в общем-то, лукавый: как всерьез оценивать машину специальной сборки? Вот бы ему наш, товарный экземпляр!

Захлопываю за собой дверь и осматриваюсь. Неплохие сиденья с приличным диапазоном перемещения, регулируемый по углу наклона руль, отличная обзорность... Начало неплохое! Но стоит завести мотор, как идиллия рассыпается. «Лада» вибрирует от руля до педалей. Причем характер зуда меняется с оборотами двигателя. Въезжающую в огромный гараж полигона машину легко опознать, еще не видя: вентилятор системы охлаждения гудит, как промышленный кондиционер, заглушая даже рокот выпуска. Может, это комплектация «Спорт», как у премьера? «Нет, «Калины» все так басят», – машет рукой менеджер автосалона, где мы брали «Ладу».

А вот навигация у нашего экземпляра точно такая же, как у премьерского. О ее особенностях отдельно рассказал Денис Арутюнян (см. плашку «Где я?»). Ему повезло – навигатор работал. Я же, включив зажигание,

увидел на мониторе лишь серые полоски, затем экранчик вовсе погас. Оживить поводыря и по совместительству борткомпьютер удалось, скинув «минусовую» клемму с аккумулятора. На следующий день все повторилось. Помните, раньше у «Жигулей» под капотом была лампочка? Забота о покупателе: чтобы даже ночью ему удобнее было заниматься ремонтом посреди трассы. В «Калине» лампочки нет, но в моторный отсек машины с пробегом 100 км заглядывать все равно приходится. Кстати, у нашего автомобиля что-то текло под ноги переднего пассажира. То ли вода после мойки нашла дырочку, то ли конденсат из кондиционера. Не повезло с экземпляром – конечно же, скажут тысячи фанатов...

На ходу «Лада» звучно шлепает по асфальтовым шрамам, молотит гравием по аркам, зудит трансмиссией и поскрипывает пластиком – какое уж тут интервью! Но большие неровности машина парирует достойно. На высокой скорости насторожила управляемость: излишне легкий и пустой в околонулевой зоне руль не позволяет точно следовать задуманной траектории. В быстрых виражах всё еще хуже: с четырьмя оборотами от упора до упора о спортивной езде лучше сразу забыть. Обидно, ведь потенциал подвесок неплох. «Калина» прогнозируемо заныривает в поворот под сброс газа и стремится наружу при избытке тяги без лишней нервозности.

Шестнадцатиклапанный мотор нам понравился. Он неплохо тянет с холостых оборотов, обладает хорошей эластичностью и позволяет уехать от обоих конкурентов со светофора. Но это если повезет и вы попадете в передачу! Отвратительная избирательность тугого механизма портит всю мали... простите, калину. Задняя тоже втыкается через пень-колоду, наверное, поэтому сигнализатор ее включения издает такое уныло-минорное динь-динь.

Какие же козыри у этой красотки, кроме внешности? Во-первых, в ней удобнее всего ехать вчетвером, ведь на заднем диване без особых стеснений усаживаются даже рослые. Во-вторых, неплохой мотор. В-третьих, богатая комплектация: кондиционер, навигация, ABS, пара подушек безопасности. Наконец, главный аргумент: наша, родная! Речь не о поддержке отечественного производителя – предоставим заботу о нем руководителям. Для нас с вами важно, что починить «Калину» возьмутся, в каком бы городе России ни настигла поломка.

БЕЗ ШАНСОВ?

Глядя на эту серую мышь, потерявшуюся на фоне ярких оппонентов, я ее внутренне жалел. Старомодна, невыразительна, скучна, как офисный стол. Мне уже доводилось поездить на «Шансе» раньше. Признаться, мелитопольский мотор объемом 1,3 л и таврическая же коробка передач с извращенным алгоритмом переключений перечеркивали все сильные стороны модификации. Неудивительно, что машина в России не пошла.

Едва ли не единственный по-настоящему сильный аргумент в пользу «Бонуса» – огромный багажник. Вдвое больше, чем у «Калины», но ведь и машина намного длиннее.

Плата за простор на заднем диване: багажник российской машины уступил даже грузовому отсеку «Шанса», не говоря уже о «Бонусе».

Кладовка «Шанса» вполне удобна и вместительна, спинка заднего сиденья, в отличие от «Бонуса», разрезная. Багажник – средний из трех по объему.

Редакция благодарит ООО «Темп Авто М» и Богдана Тараненко за предоставленный на тест автомобиль «Лада-Калина».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	CHERY BONUS	LADA KALINA	ZAZ CHANCE
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4269/1686/1492/2527	3850/1700/1500/2470	4074/1678/1432/2520
колея спереди/сзади	1448/1422	1430/1410	1405/1425
Объем багажника, л	н.д.	235	320
Радиус поворота, м	н.д.	5,2	4,9
Масса снаряженная/полная, кг	1200/1575	1080/1555	1010/1400
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	11	12,5
Максимальная скорость, км/ч	160	183	172
Топливо/запас топлива, л	А92/н.д.	А95/50	А95/48
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н.д.	9,8/5,4/7,2	10,4/5,2/6,7
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/8
Рабочий объем, см^3	1497	1596	1499
Степень сжатия	10,5	10,3	9,5
Мощность, кВт/л.с.	80/109 при 6000 об/мин	72/98 при 5600 об/мин	63/86 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	140 при 4500 об/мин	145 при 4000 об/мин	130 при 3400 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	н.д.	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/3,53	3,55/2,05/1,35/0,97/0,76/3,33
Главная передача	н.д.	3,9	4,18
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	185/55R15	175/65R14	185/60R14

И вот попытка номер два – «Шанс» с трансмиссией и двигателем, знакомыми по «Шевроле-Ланосу». Совсем другая песня! Недаром на Украине «Шанс/Ланос» давно завоевал рынок такси (да и в России профи любят эту модель!) – верный признак неприхотливой, выгодной в содержании и практичной машины.

Но насколько же разного качества автомобили могут сходить с конвейера одного завода! В «Шансе» нет китайского пластикового амбре и кривых панелей. Да и «Калина» с ее дрожью и не прячущимися до конца в двери передними стеклами найдет чему позавидовать. Наконец-то управляю гармоничным (конечно, с поправкой на цену) автомобилем. Педали в меру короткоходны, передачу не приходится искать, а руль полон сочной отдачи от старого доброго гидроусилителя.

Да, «Шанс» не быстр и уступает «Ладе» в динамике. Его простенький восьмиклапанный двигатель мягко упирается в ограничитель всего на 5700 об/мин и не претендует на подвиги. Однако по эластичности он лишь немногим хуже, хотя уступает российской машине в мощности 12 л.с. Ну а «китайца» «Запорожец» кладет на лопатки легко и непринужденно. Главное – не заставлять ехать его внатяг, с 1000 об/мин, а то «Шанс» задергается, будто карбюраторный.

С управляемостью все хорошо: ЗАЗ предсказуем и понятен. Вот он начинает попискивать шинами и выплывает наружу поворота; еще чуть-чуть – и морду понесет. Так и есть. Но легкая

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

Модель	Погрешность спидометра	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	max
CHERY BONUS	5,2%	1,7с	3,9с	7,3с	11,0с	16,7с	23,4с	35,5с	55,3с	174,1 км/ч
LADA KALINA	7,6%	1,3с	3,0с	5,9с	9,2с	13,9с	20,2с	31,6с	51,2с	174,0 км/ч
ZAZ CHANCE	4,2%	1,2с	3,1с	6,2с	10,3с	15,4с	23,4с	35,6с	86,6с	162,3 км/ч

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

Модель	60-100 км/ч (IV)	80-120 км/ч (V)
CHERY BONUS	16,0	25,9с
LADA KALINA	13,6	20,7с
ZAZ CHANCE	13,3	22,1с

ВЫБЕГ

Модель	120-50 км/ч	50-0 км/ч
CHERY BONUS	1564м	702м
LADA KALINA	1364м	652м
ZAZ CHANCE	1453м	695м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Модель	путь	замедление
CHERY BONUS	44,3м	8,7 м/с²
LADA KALINA	45,2м	8,5 м/с²
ZAZ CHANCE	48,2м	8,0 м/с²

ЗАМЕРЫ ЗР

H_1, H_2, H_4, B_1, B_2, $L_{3min/max}$, H_3, L_1, L_2, B_{3min}, V_{6ar}, H, h_1, h, M_1, M_2

⊗ – поперечный размер

Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
CHERY BONUS	990–1160	610–800	1180	975	915	1333	1280	935/1520	935	505	973	356	737 (61)	462 (39)	1199	130	200
LADA KALINA	1000–1160	595–810	1195	995	940	1388	1360	630/1225	940	510	820	184	659 (60)	432 (40)	1091	165	222
ZAZ CHANCE	945–1130	630–860	1160	995	945	1330	1340	710/1250	995	545	800	260	666 (61)	418 (39)	1084	132	214

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHERY BONUS	7	7	8	8	8	9	7	7	6	6	7	7	7	7	8	7,3
LADA KALINA	7	6	9	8	9	7	8	8	7	6	7	8	9	10	8	7,8
ZAZ CHANCE	8	8	8	8	7	8	8	7	8	8	8	8	8	8	8	7,9

CHERY BONUS
+ Большой багажник, современная внешность, неплохая избирательность коробки передач.
– Склонность к заносу, «сверчки» в салоне, малый дорожный просвет, удручающее качество интерьера, неразрезная спинка.

LADA KALINA
+ Встроенная навигация, хорошая обзорность, наиболее просторный в тесте задний диван, большой дорожный просвет.
– Высокий уровень шума и вибраций, нечеткая работа коробки передач, тряская подвеска, небольшой багажник.

ZAZ CHANCE
+ Информативный руль, понятная управляемость, низкий уровень шума и вибраций.
– Отсутствие ABS и регулировки руля по вылету, тесный задний диван.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

коррекция рулем и газом исправляет ситуацию.

Пластик в «Шансе» хранит гордое молчание, а ведь тестовый экземпляр уже пробежал более 10 000 км. И разговаривать в нем на ходу можно не повышая голоса. Незаметны аэродинамические шумы, хороша звукоизоляция кузова. Все это рождает чувство доверия к машине, уверенность в ее надежности. На ней хочется и получается ехать долго, не мучаясь от боли в спине и желания поскорее добраться до пункта назначения.

Неужели все так хорошо? Увы, нет. «Шанс» оказался аутсайдером в такой важной дисциплине, как торможение. Даже в наиболее полной комплектации ЗАЗ не оснащен ABS, что обусловило тормозной путь 48,2 м со 100 км/ч – почти на корпус больше, чем у занявшей второе место «Лады». «Китаец-эмигрант» тоже показал более оптимистичные результаты, хотя работа ABS удивила: колеса блокируются слишком рьяно и надолго. Еще один прокол «Шанса» почувствуют те, кого посадят во второй ряд. Машина жмет и в коленях, и в ступнях, и в головах. Не регулируется по высоте и руль.

И все же, подбив баллы, мы констатируем: победа в тесте остается за ним! Пожалуй, это первый «Запорожец» в моей жизни, который я не отказался бы закатить в свой гараж. **ЗР**

Михаил Гзовский:

«Экстраверты «Бонус» и «Калина» хороши внешне, но скромняга «Шанс» не оставил им шансов на победу: машина-интроверт привлекает не красивыми глазами, а ходовыми качествами».

НА ТОМ СТОИМ

Не успели «солярисы» примелькаться на дорогах, как среди их владельцев нашлось немало категорически недовольных поведением машины, особенно на высоких скоростях и неидеальных покрытиях. При поддержке одного из читателей объективно оценить набирающий популярность автомобиль на фоне двух прямых конкурентов взялся **Сергей Воскресенский**. Фото **Александра Кульнева**.

Симпатичная, отлично оснащенная и действительно яркая модель расколола автомобильное сообщество. Одни довольны и уверены в ее возможностях. Другие же собирают подписи под петициями с рекламациями и утверждают, что автомобиль попросту небезопасен.

Тестируя все семейство «солярисов»-седанов (ЗР, 2011, № 7), мы тоже почувствовали неладное в настройках подвесок. Чем хуже становилась дорога, тем более вертлявым и ненадежным в управлении оказывался автомобиль. Даже при замерах на ровном покрытии полигоновской «динамки» машины начинали неприлично плавать, едва стрелки спидометров переваливали за 120–130 км/ч. Опасно? Да! Но с оговоркой, что все эти нюансы поведения проявлялись на скоростях выше разрешенных Правилами.

Не скрою: на окончательное решение всерьез заняться «Солярисом» повлияла волна нелестных отзывов из регионов, где дороги изобилуют многочисленными колеями, рытвинами и глубокими волнами. Водители утверждают: быстро пробивает заднюю подвеску, машина при этом рыскает из стороны в сторону, пугая ездоков. Доходит даже до аварийных ситуаций.

Чтобы объективно охарактеризовать поведение автомобиля, мы призвали в качестве аналогов «Рено-Логан» и «Фольксваген-Поло Седан», а к своему недавно купленному «Солярису» для полной беспристрастности добавили машину одного из недовольных читателей.

В программе – упражнение «переставка», позволяющее выразить особенности автомобилей в числах, и экспертная оценка на дорогах полигона с разной нагрузкой.

«РЕНО-ЛОГАН», скорость на переставке 89,1 км/ч

Стойкости, энергоемкости его подвесок позавидует иной кроссовер. Ямы, колдобины, глубокие колеи «Логану» нипочем. Даже на очень разбитых дорогах машина – как упругий каучуковый мячик: может и встряхнуть хорошенько, но обязательно пропрыгает, где надо, причем без лязга сработавших ограничителей. С этих позиций «Логан» – однозначно эталон в тестируемой группе: его подвески очень грамотно адаптированы к нашим условиям.

Для управляемости характерны надежность, стабильность поведения именно на посредственных покрытиях. Здесь «Логан» в своей стихии. Остается лишь восхищаться его способностью противостоять дорожным коллизиям даже в очень быстрых поворотах. Хорош он и на ровном асфальте, временами по-своему игрив – настолько задняя ось стремится помочь быстрому водителю в выборе траектории. Однако здесь иногда проявляются большие крены кузова и связанные с ними запаздывания, возникающие, как правило, при коррекции скольжений. Но это лишь в действительно экстремальных режимах – например, при выполнении переставки, в которой «Логан» на своих длинноходных подвесках не самый быстрый. В основном из-за склонности к заносу задней оси и запаздываний реакции на коррекцию рулем. Но даже при этих недостатках автомобиль – лучший из тех, что мы собрали сегодня для испытаний. В первую очередь благодаря действительно честной, грамотной адаптации к нашим условиям.

«ФОЛЬКСВАГЕН-ПОЛО СЕДАН», скорость на переставке 92,4 км/ч

На ровной, гладкой дороге он в своем классе едва ли не образец для подражания. Не допускает характерных упругих потряхиваний, присущих более плотным подвескам «Логана». Хороша и управляемость: четкие, выверенные и правильные реакции, информативный руль, примерное поведение на прямой и в поворотах. Здесь нет активно, по-логановски подыгрывающей водителю задней оси, зато есть почти идеальное следование заданной траектории, в том числе в быстрых виражах. Естественно, надежен «Поло» и на переставке. Быстрый, четкий, напористый, он, достигнув предела возможностей, просто перестает попадать в границы размеченного коридора, потихоньку выскальзывая из него.

На первый взгляд, явный лидер. Но стоит асфальту приобрести характерный для дорог российской глубинки профиль, раскачка задней части кузова становится неизбежной. Затем появляются рыскания в поворотах, особенно мешающие на глубоких волнах. А там уже и до пробоев подвесок недалеко. Штормит сильно, так что о комфорте приходится забыть. Да и управляемость в этих условиях по надежности заметно уступает логановской. Однако при этом, невзирая на колебания кузова, за дорогу «Поло» держится по-прежнему очень цепко – никаких сюрпризов.

Тем не менее в итоге ставим его на второе место – в основном из-за стандартных настроек подвесок, не идеальных для российских реалий.

«ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС», скорость на переставке 92,1 км/ч

Поначалу разговоры про плохую управляемость показались домыслами. На переставке оба «соляриса» вселяют уверенность в своих возможностях, демонстрируя стабильность поведения. Согласен, если сравнивать с конкурентами, заметно, что у машины куда больше недостаточная поворачиваемость. Да и усилители руля вдруг неожиданно начинают «закусывать» по мере приближения к пределам возможностей автомобилей. И это на базовых 15-дюймовых шинах! Но в остальном повадки «солярисов» здесь не вызывают серьезных нареканий, а по предельным возможностям они вполне сравнимы с «половскими».

Вроде бы подвески не выделяются какими-то сверхъестественными способностями или, наоборот, откровенно провальными чертами. Но это пока под колесами ровный асфальт. Жесткие, гулкие на швах и стыках, они, тем не менее, обеспечивают очень неплохой комфорт. Единственное, что настораживает: задняя часть машины с ростом скорости даже на ровной дороге вдруг начинает «дышать». Уже на 80–90 км/ч заметна склонность к вертикальной раскачке кузова. Именно в этот момент некоторые водители начинают чувствовать себя неуверенно. Но пока «Солярис» лишь предупреждает.

Действительно сильно ситуация меняется на высоких (более 120 км/ч) скоростях, когда автомобиль начинает откровенно плавать на дороге, особенно если попадает хоть на небольшие неровности. Здесь он может вильнуть в сторону на метр-полтора! Словно подхваченный порывами бокового ветра, «Солярис» гуляет из стороны в сторону – и напрягает, особенно на фоне конкурентов, не позволяющих себе даже намека на подобное.

На более серьезных неровностях или в колеях при больших ходах задней подвески (а «рулит» именно она!) рыскания могут оказаться по-настоящему опасны. Тем более что «Солярис» – автомобиль быстрый и владелец справедливо ждет от него многого. А здесь – ощущение неуверенности, усиленное не очень слаженной работой задней подвески, которой, бесспорно, не хватает энергоемкости. Это заметно по пробоям, стоит появиться настоящим ямам и колдобинам.

С полной нагрузкой «Солярис» почти сразу садится на ограничители хода сжатия и, кстати, не перестает при этом рыскать. Какая уж тут адаптация! Такое впечатление, будто инженерам и испытателям не хватило времени, чтобы грамотно довести машину.

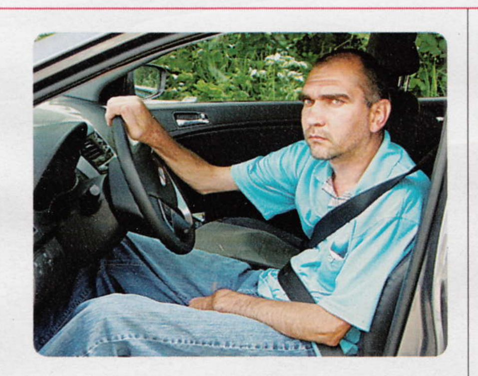
«ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС» НА ЖЕСТКИХ АМОРТИЗАТОРАХ, скорость на переставке 96,4 км/ч

С явно неудачной кинематикой задней подвески «Соляриса» (а именно в этом основной источник рысканий) должны разбираться заводские инженеры. Я сознательно не называю модель и производителя задних амортизаторов, которые удалось подобрать для читательского «Соляриса», обойдясь минимальными переделками. У них больше ход отбоя, а значит, хорошенько подпрыгнув где-нибудь на кочке, можно расстаться с пружинами подвески. Кроме того, характеристики амортизаторов не совсем подходят этому автомобилю – хотя в управляемости он стал куда интереснее и однозначно быстрее.

Свою задачу мы видели в том, чтобы попытаться ощутимо, на 20–30%, увеличить вертикальную жесткость задней подвески. Правда, с настройками получился перебор: например, с полной нагрузкой плавность хода «Соляриса» стала неудовлетворительной из-за того, что мощные амортизаторы не позволили слабым на их фоне пружинам нормально работать.

Но с частичной нагрузкой автомобиль поехал ровно, правильно, без рысканий и подруливаний, причем в самом широком скоростном диапазоне. Да, он стал жестче и теперь ощутимо потряхивает на неровностях. Зато стабилен, энергичен, быстр в поворотах и, главное, не вызывает тревоги, неуверенности. А это пусть маленькая, но победа.

Наверняка специалистам фирмы «Хёндай» удастся сделать больше. Надо только захотеть, а для этого признать ошибки и их исправлять. Ну а пока фирма «Хёндай», знающая о нашем тесте, от комментариев воздержалась...



Михаил ЕВДОКИМОВ, владелец «Хёндай-Солярис»:
– Новый автомобиль с самого начала плохо держал дорогу, даже на ровном покрытии. На неровностях же начиналась сильная вертикальная раскачка, которая приводила и к очень неприятным боковым колебаниям. Ехать не просто неприятно – временами страшно! После замены амортизаторов мой «Солярис» стал другим – жестче и собранней; он прекрасно ведет себя в городе и на ровных шоссе, отлично проходит повороты.

Теперь машина позволяет ехать быстрее и, главное, увереннее, чем прежде. Однако на хорошо известной мне, не раз проутюженной трассе Москва – Брянск она по-прежнему заставляет нервничать. Боковые колебания несколько уменьшились, но вертикальная раскачка сохранилась, а удары подвески при любой загрузке стали ощутимо жестче. Словом, до желаемого результата еще далеко.

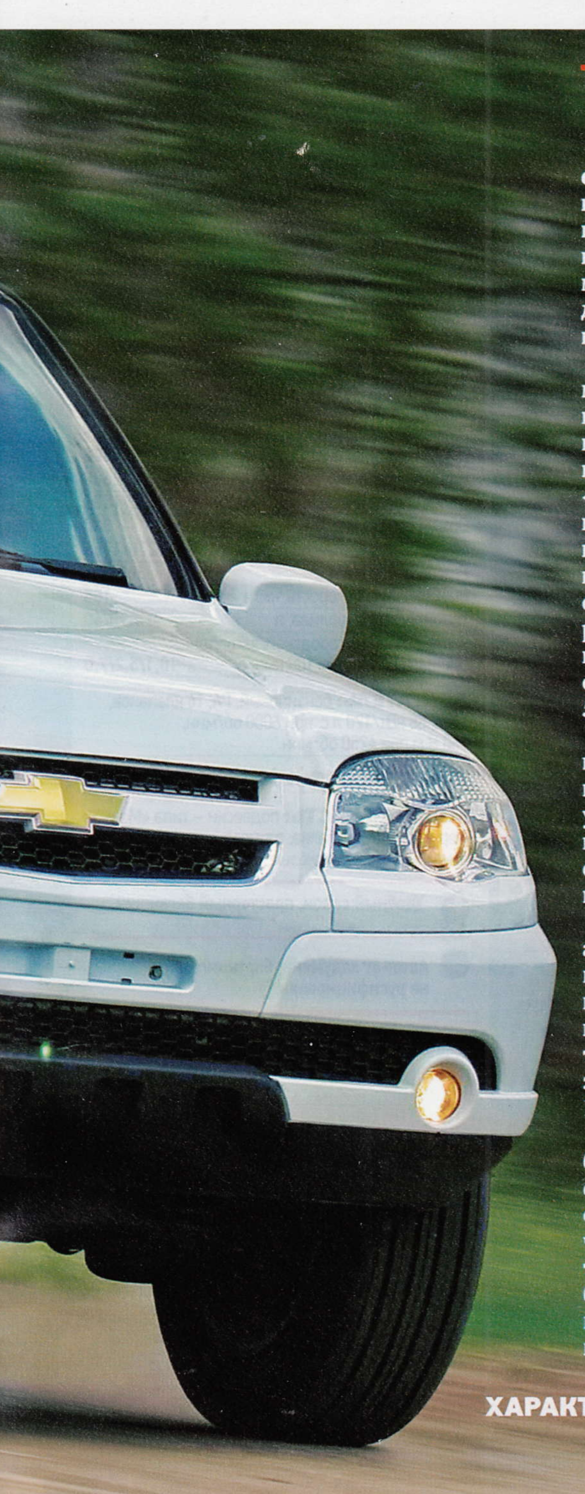
Сергей ВОСКРЕСЕНСКИЙ:
– Пока вели эту работу, над полигоном грозно витали два вопроса: «что делать?» и «необходим ли отзыв уже выпущенных «солярисов»?». Очевидно, разобравшись с кинематикой, нужно обязательно увеличить энергоемкость задней подвески. Полагаю, перенастройкой одних только амортизаторов не обойтись, это лишь косметическая мера. Для лучшей адаптации к российским условиям автомобилю в первую очередь нужны другие пружины и только потом – амортизаторы. Ну а после того, как «Солярис», надеюсь, научится ездить не только быстро, но и безопасно, станет очевиден утвердительный ответ на второй вопрос – об отзыве.

Сергей КАНУННИКОВ:
– Конечно, можно проездить на «Солярисе» по ровным дорогам с умеренными скоростями очень долго, не почувствовав дискомфорта. Но это вовсе не извиняет фирму. В определенных, причем типичных для России, условиях автомобиль требует от водителя предельной осторожности, собранности, наконец, опыта и умения, присущих далеко не всем. Но даже подготовленный шофер, единожды испытав неприятные ощущения, потеряет уверенность в автомобиле, что само по себе опасно. Чтобы вернуть доверие водителей к «солярисам», а заодно и к их производителю, необходимо срочно модернизировать модель и исправить уже выпущенные машины.

HYUNDAI SOLARIS ТРЕБУЕТ ОТ ВОДИТЕЛЕЙ ЖЕСТКОГО СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВИЛ, ОСТОРОЖНОСТИ (ОСОБЕННО НА ПЛОХИХ ДОРОГАХ), А ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ – АДАПТАЦИИ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ.

ВЕРХИ МОГУТ, НИЗЫ ХОТЯТ

Тяговитость мотора для вседорожника с механической трансмиссией не менее важна, чем максимальная мощность. «Шевроле-Нива» с доработанным двигателем опробовал **Сергей Мишин**.



Толковый тюнинг и модернизация – пусть дальние, но родственники, причем первый иной раз оказывается более состоятельным, чем вторая. Он более гибок и оперативен, поскольку не стеснен производственными рамками, а потому многие автомобильные гранды держат при дворе свои тюнинговые ателье.

Тольяттинские «Трансмиссионные системы» – тоже, видимо, кандидаты в придворные: малой кровью улучшили потребительские свойства «Шевроле-Нива». Тюнингу подвергся двигатель, характер которого удалось заметно изменить, сделав его более покладистым, причем «исправительные работы» обошлись покупателю всего в 13 500 рублей. На фоне общей цены за авто 430 000–510 000 рублей – копейки.

Для начала потрудились над головкой блока. Сечение впускных и выпускных каналов увеличили на 15%, доработали клапаны и седла, оптимизировали систему впуска и ввели сдвоенную выпускную трубу.

В моем распоряжении два автомобиля – улучшенный и обычный. У стандартного двигателя пик момента приходится на 3400 оборотов, а у доработанного это практически горизонтальная «полка» в диапазоне 1500–3500.

Начну со стандарта. Мотор бойкий в диапазоне 3000–4000, снизу тоже едет, но не очень охотно, а на высших передачах способен тянуть с полутора тысяч, хотя при этом недовольно бубнит. Доведенный работает мягче. Но главное – тянет едва ли не с тысячи, придавая машине ощутимое ускорение! В диапазоне 1500–2500 даже на четвертой и пятой передачах «Нива» охотно набирает скорость. С этим двигателем она увереннее ползет по бездорожью и взбирается на крутые подъемы. Серийный мотор в таких неудобных режимах создает ощущение, будто привод газа сделан из резинки. Пока выберет слабину, приоткроет дроссель и мотор, наконец, закрутится – кажется, проходит вечность!

Оснастив машины измерительной аппаратурой, повторяю заезды. Результаты, полученные на третьей и четвертой передачах, четко показывают: разгон наверху одинаков у обоих двигателей. А эластичность доработанного мотора на высшей передаче улучшилась: при разгоне с 2500 об/мин – на 6%, а с 1800 – уже на целых 15%.

Интересно, что уменьшение гидравлического сопротивления впускного тракта обычно приводит к росту мощности двигателя и почти не изменяет крутящий момент. Здесь же вырос как раз момент. Очень похоже, что кроме (или вместо?) доработки впускного коллектора изменили и фазы газораспределения, поставив вместо штатного «горбатый», низовой распредвал, но фирма бережет свои секреты. Что же, приходится верить на слово. Так или иначе, ездить на машине с доработанным двигателем гораздо приятнее, и наши замеры это вполне подтверждают.

Дополнительные бонусы: в салоне стало немного тише, поскольку переход на высшие передачи происходит раньше, и, что особенно приятно, расход топлива в городе снизился почти на пол-литра. ЗР

ХАРАКТЕРИСТИКИ СТАНДАРТНОГО И ДОРАБОТАННОГО ДВИГАТЕЛЕЙ

	40→80 км/ч (III)	60→100 км/ч (IV)	80→120 км/ч (V), 2500 об/мин	60→100 км/ч (V), 1800 об/мин
Стандарт	11,0 с	18,2 с	39,8 с	30,0 с
Тюнинг	11,0 с	18,2 с	37,2 с	25,5 с
Разница	нет	нет	2,3 с (5,8%)	4,5 с (15%)

ПОРА ВЗРОСЛЕНИЯ

В России начали продажи второго поколения «Ситроена-С4». Французский хэтчбек заставил Максима Гомянина приглядеться к деталям, из которых и складывается отношение покупателя к автомобилю. Фото автора.

Кому-то, возможно, покажется, что в «Ситроене» стало меньше оригинальных черт, – зато он заметно повзрослел. Нынешний С4 уже не наивный романтик, а прагматик, готовый начать жесткую борьбу за покупателя.

«Француз» возмужал, и не только потому, что спереди стал похож на более престижный С5. В длину, ширину и высоту он подрос на 50, 20 и 30 мм соответственно. А по колесной базе, во многом определяющей размер салона, оказался в середине своего класса. Скажем, у «Фольксвагена-Гольф» этот показатель меньше на 30 мм (2578) – правда, «Опель-Астра» больше на 77 мм (2685).

Но все же главное – живые впечатления. «Ситроен», словно чувствуя это, подталкивает меня обратить внимание на штрихи, из которых и получается полноценный «автопортрет». Мягкий на ощупь пластик передней панели создает уютную атмосферу. Сиденье легко подогнать по фигуре, благо есть регулируемая поясничная поддержка, а диапазон перемещения кресла просто огромен. С шумом призваны бороться двойные уплотнители дверей, а в моторном отсеке – дополнительная шумоизоляция.

Багажника в 380 л вполне хватает, чтобы перевезти пару громоздких чемоданов. Вдобавок французы не поскупились на полноразмерную запаску, причем, если выгрузить ее, обещают 408 л грузового пространства. К месту и портативный фонарик, закрепленный в нише слева.

Крупные цифры в центральном блюдце спидометра очень удобны. Глаза быстро выхватывают информацию о скорости, а на мелкую стрелку, ползущую по циферблату, просто не обращаю внимания. Плохо, что на солнце приборы бликуют.

Да и автомат не самая сильная сторона С4. Новый агрегат с гидротрансформатором ZF сделан на базе прежнего AL4, который, помнится, отличала нордическая сдержанность. Она передалась новинке сполна. Лекарство от лени существует – ручной режим или кнопка *S*. Она активирует спортрежим, заметно облегчая обгоны. По заявлениям представителей компании, задача автомата – подстроиться под манеру езды водителя и экономить топливо. В последнем заставил усомниться борткомпьютер, выдав 11,5 л на сотню. И это при езде за городом с соблюдением скоростного режима,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Citroen C4

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4329×1789×1502
Колесная база, мм	2608
Колея спереди/сзади, мм	1522/1536
Объем багажника, л	380
Масса снаряженная/полная, кг	1270/1755
Разгон 0–100 км/ч, с	12,5
Максимальная скорость, км/ч	188
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,1/5,2/7,0

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 88 кВт/120 л.с. при 6000 об/мин, 160 Н·м при 4250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16.

Удобный салон, просторный багажник.

Автомат задумчив, борткомпьютер не русифицирован.

У обновленного «Ситроена» и условия гарантии новые: три года или 100 000 км пробега. Есть и дополнительные сервисные договоры на обслуживание – сроком 12 и 36 месяцев.

да еще и на шинах «Мишлен» с низким сопротивлением качению!

Пересаживаюсь в «Ситроен» с механикой. Вот у этой машины есть характер! Уверенные ускорения, четкие переключения коробки передач... Автомобиль на «ручке» способен подарить намного больше эмоций.

Тем временем подвеска исправно глотает мелкие неровности. Но крупные ей не по зубам, хотя амортизаторы и пружины здесь другие, нежели у европейской версии (ЗР, 2011, № 2).

Цены на C4 в начальной комплектации «Динамик» начинаются с 574 900 руб. «Пежо-308» калужской сборки в базе обойдется на 25 900 руб. дешевле. Но особенно интересна комплектация «Тенданс» с автоматом – за 667 900 руб. Здесь есть бортколмпьютер, ESP, противотуманки, подогрев сидений, обтянутый кожей руль. Однако себе взял бы вариант с механикой, заодно сэкономив на трансмиссии 49 000 руб. Проигрыш в комфорте компенсирует удовольствие от вождения. Кстати, осенью к механике можно будет добавить 110-сильный мотор. Надеюсь, и дизель когда-нибудь до нас доберется. Вот тогда сочетание интересной машины и интересной же цены будет, пожалуй, полным. ЗР

Неподвижная ступица руля и ЖК-дисплей на передней панели ушли в прошлое. Теперь все более традиционно, но и удобно. Навигационная система eMyWay с 7-дюймовым цветным дисплеем – привилегия оснащений «Тенданс» и «Эксклюзив».

Цвета подсветки циферблатов и цифр на приборной панели можно менять по настроению.

КАК СОСЕД СОСЕДУ...

Юрий Тимкин, как и его коллеги, о новом автомобиле обычно рассказывает по возвращении из командировки. Но в этот раз все получилось по-другому. Фото автора.

Ночной рейс Мюнхен – Москва. Погасло табло «Застегните ремни». Жутко хочется спать. Но прежде решил просмотреть на ноутбуке фотографии обновленного «Тигуана». Мерцающие картинки привлекли внимание соседа, который оказался... владельцем предыдущей версии кроссовера. Завязался разговор.

– Так вы поездили на свежем «Тигуане»? Я уже видел его фотографии. Удачный фейслифтинг. С новыми фарами и радиаторной решеткой он стал напоминать престижный и дорогой «Туарег»...

– Согласен, сходство налицо. Однако фейслифтингом тут дело не закончилось: машина заметно изменилась по сути. Инженеры ударно поработали и улучшили ее по всем фронтам!

– Действительно, кое-какие огрехи убрать не мешало. Лично я в первую очередь добавил бы своей машине шумовиброизоляции. У моего «Тигуана» турбодизель – тарахтит, словно это не легковушка, а грузовик. В пробках звук особенно напрягает.

– Я как раз ездил на дизельной версии и утверждаю: недуг удалось вылечить – в салоне теперь тишь да гладь! Если бы не красная зона тахометра с 5000 об/мин, ни за что не догадался бы, что еду на машине с шильдиком *TDI*. Силовой агрегат получил функцию «старт-стоп», а также систему рекуперации, которые помогли улучшить экономичность – за двести верст стрелка запаса топлива почти не сдвинулась с места! Кстати, помимо этого 140-сильного дизеля, европейцам будут доступны еще две версии: с отдачей 110 и 170 л.с.

– Ого! Выходит, двухлитровый бензиновый турбомотор утратил статус самого мощного?

– Нет, флагманский бензиновый двигатель стал еще мощнее! Теперь он развивает 210 л.с. Ни один из прямых конкурентов «Тигуана» не может похвастаться таким «табуном». Результат налицо: разгон с места до сотни всего за 7,3 с – не каждое купе сможет столь быстро ускориться. Жаль, не прокатился на такой версии. Да и в продаже она пока не появилась. Но обещают в течение года вывести на рынок. Правда, в России мощность этого двигателя составит 200 л.с. Помимо него, предлагают еще три варианта бензиновых моторов от 122 л.с.

– Чем мне нравится мой «Тигуан», так это автоматическим парковщиком! Автомобиль сам находит свободное место на стоянке и заезжает туда.

– В модернизированной версии система Park Assist усовершенствована, и теперь ей требуется гораздо меньше пространства для маневра: длина машины плюс 800 мм – вместо прежних 1400 мм. Кроме того, научилась парковаться не только параллельно, но и перпендикулярно краю проезжей части. Такими возможностями конкуренты пока не располагают. Вообще, для «Тигуана» теперь предлагают целый сонм новейшего электронного оборудования. В том числе систему, которая вовремя заметит снижение внимания водителя и напомнит ему, что пора остановиться на отдых. На повышение безопасности работают устройство для считывания дорожных знаков и Lane Assist – эта система регистрирует непреднамеренное пересечение своей полосы движения и, мягко подруливая, возвращает машину на путь истинный. Удивительные ощущения, надо сказать! Наконец, передние фары получили не только форму новую, но и содержание. Во-первых, в них прописались светодиодные ходовые огни. Во-вторых, в число опций включено автоматическое управление дальним светом Dynamic Light Assist, способное в зависимости от условий движения менять конфигурацию светового пятна. Там, где надо, создается тень, где необходимо – идет мощный поток света. Благодаря этому ехать в темноте на «Тигуане» гораздо комфортнее и безопаснее.

Такое расположение кнопок электростеклоподъемников и управления внешними зеркалами удобнее, чем прежде.

Блок климат-контроля тоже чуть скорректирован.

Кнопки на руле явно мелковаты – приходится долго прицеливаться.

Новая подсветка приборов меньше раздражает глаза.

Мультяшные овальные фонари остались в прошлом. Новая светотехника смотрится солиднее и современнее.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Tiguan 2.0 TDI

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4433×1809×1703
Колесная база, мм	2604
Колея спереди/сзади, мм	1569/1571
Объем багажника, л	470–1510
Снаряженная/полная масса, кг	1661/2240
Разгон 0–100 км/ч, с	10,2
Максимальная скорость, км/ч	186
Топливо/запас топлива, л	ДТ/64
Средний расход топлива, л/100 км	6,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 103 кВт/140 л.с. при 4200 об/мин, 320 Н·м при 1750–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 215/65R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Track & Field.

+ Отсутствие шумов и вибраций, отличная управляемость.

– Российские бензиновые версии на 10 л.с. слабее европейских.

– А что нового в шасси?

– Принципиальных изменений вносить не стали, но добавили в хорошо известную конструкцию пару опционных устройств. У покупателей появилась возможность заказать адаптивную подвеску DCC, которая предлагает водителю выбрать один из трех режимов: *Normal, Sport, Comfort*. Различия между ними не особенно велики – обычный водитель разницу, скорее всего, и не почувствует. А вот от электронной блокировки дифференциала XDS я бы отказываться не стал. Она подтормаживает разгруженное, находящееся ближе к центру поворота, колесо, предотвращая его пробуксовку, – это улучшает сцепление шин с дорогой и повышает скорость прохождения виражей.

– Судя по фотографиям, салон остался прежним...

– Дизайн тот же, однако без обновок интерьер все же не остався. Новый руль смотрится неплохо, но справедливости ради признаю: кнопки на нем мелковаты – первое время пальцами долго прицеливался, потом привык. Щиток приборов получил приятную глазу лунную подсветку. Полностью переделаны дверные панели, удобнее теперь расположен блок управления боковыми зеркалами. Раньше, помнится, кисть приходилось неестественно выворачивать. Ну и последнее заметное новшество – более современная мультимедийная система.

– Да уж, изменений немало. Это не просто фейслифтинг, а глубокая модернизация! Но сколько же все это будет стоить?

– С 2-литровым турбодизелем – 1 177 000 рублей. То есть цена теперь ниже, чем прежде. Вы когда-нибудь слышали, чтобы модернизированный автомобиль стал дешевле предыдущего? Вот и я такого не припомню! ЗР

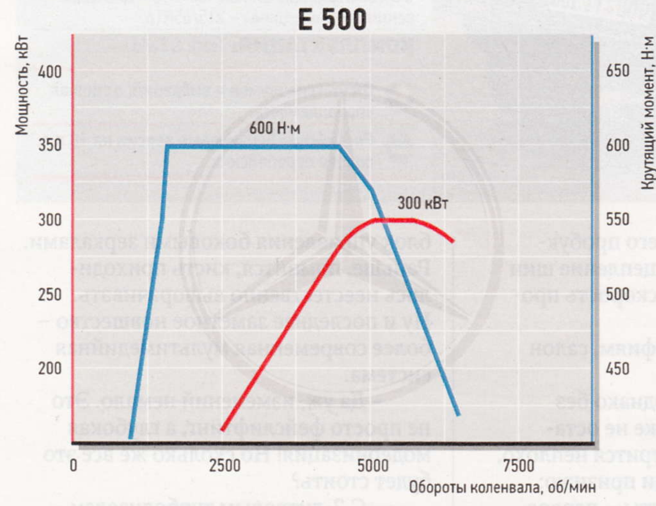
НА ТРЕХ КИТАХ

Экономичность, экологичность, эффективность – вот три кита, на которых базируется новое семейство двигателей «Мерседес-Бенц» для Е-класса. С ними познакомился **Сергей Баландюк**. Фото автора и «Мерседес-Бенц».

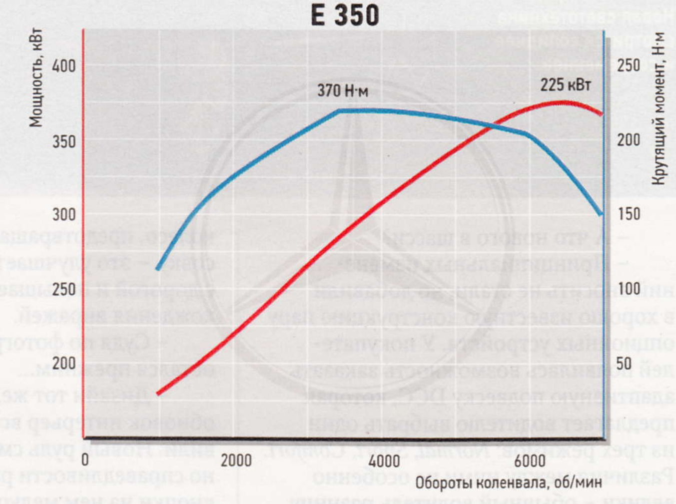
Литера *Е* в индексах моделей «Мерседес-Бенц» до того, как стала обозначать класс, свидетельствовала о том, что под капотом двигатель с впрыском топлива (E = Einspritz, впрыск). Сорок лет назад подобная технология была признаком высочайшего технического уровня автомобиля.

Шли годы, впрыск стал обыденным, но прогресс приносит новые решения. На этот раз поводом для встречи с буквой *Е*, то есть теперь уже с Е-классом, послужили моторы нового семейства BlueDIRECT. Это наименование указывает на лучшую эффективность сгорания, экономичность и экологичность, обязательное применение непосредственного впрыска и системы «старт-стоп». Тем не менее у каждого мотора остался свой собственный, отлично узнаваемый характер.

Новая турбо-«восьмерка» на флагманской модели Е 500 басовито рычит, смачно присвистывая двумя турбинами на полном дросселе. Весь процесс управления тягой – четко отмеренные



На службе отменных показателей новой «восьмерки» непосредственный впрыск третьего поколения, пьезофорсунки и два турбокомпрессора. Под капотом большому мотору не так просторно, как в S-классе. Поэтому ради снижения термонагруженности максимальный крутящий момент срезали на 100 Н·м, зато на Е-классе он стал доступен в более широком диапазоне.



«Шестерка» нового поколения щеголяет послойным смесеобразованием. Она сбалансирована не только по вибрациям, но и по выдаваемым характеристикам. Мерседесовцы обещают, что в ближайшее время выпустят модификацию этого мотора с турбокомпрессором для заполнения промежуточной ступеньки к Е 500.

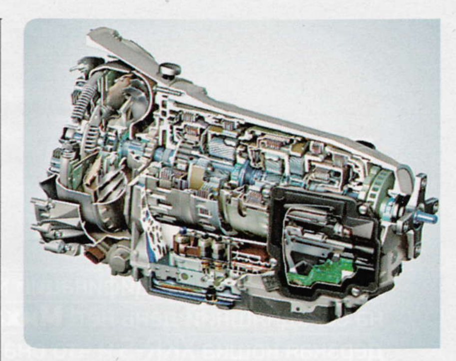
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Mercedes-Benz E-Klasse		
	250 CDI	350	500
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4895/1854/1515		4868/1854/1454
колея спереди/сзади	1585/1604	1585/1604	1580/1599
Объем багажника, л	540		
Радиус поворота, м	11,25		
Снаряженная масса, кг	1735		1880
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,7	6,3	5,2
Макс. скорость, км/ч	240	250	
Топливо/ запас топлива, л	ДТ/59	А95/80	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,9–5,3	6,8–7,0	9,4
Выбросы CO_2, г/км	129–138	159–164	219
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	дизельный с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый с турбонаддувом
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	V6/24	V8/32
Рабочий объем, см^3	2143	3498	4663
Степень сжатия	16,2	12,0	10,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	150/204 4200	225/306 6500	300/408 5000–5750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	500 1600–1800	370 3500–5250	600 1600–4750

инъекции ускорения ровно в тех дозировках, в которых того пожелает водитель. Этот мотор дает почувствовать в полной мере, что у «Мерседеса» избыточной мощности не бывает: шасси позволяет гораздо больше. Рабочий объем V8 по сравнению с двигателем прошлого поколения сократился с 5,5 до 4,6 л, но мощность даже выросла, добравшись с прежних 388 сил до 408. Крутящий момент также стал выше: 600 Н·м против 530 ранее. Однако на деле поражает даже не динамика, а расход топлива: при неспешной езде E 500 без труда укладывается в 8,5 л/100 км. Почувствуйте разницу: раньше средний расход топлива у E 500 декларировался на уровне 10,8 л/100 км.

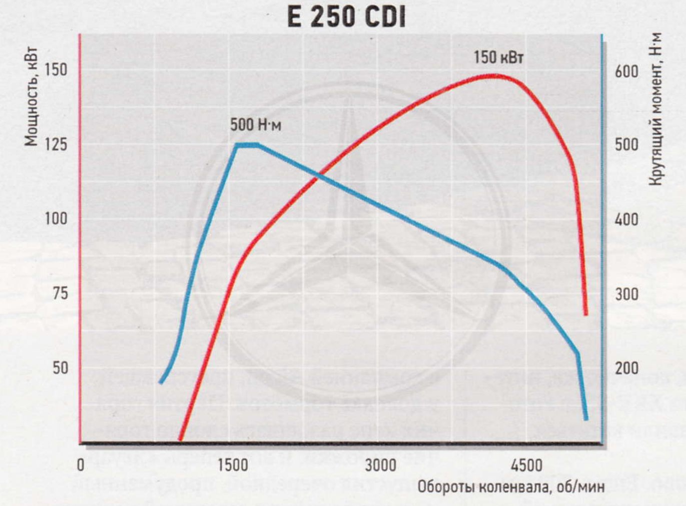
Модель E 350 – самая ожидаемая российскими поклонниками E-класса. На нее приходится львиная доля продаж. И неслучайно – она самая органичная. Приятный баритон и достойная динамика 3,5-литрового V6 подчеркивают статусность автомобиля и не обременят частыми заправками: покрыть за час пару сотен километров по автобану можно с умеренным аппетитом в 13 л/100 км, а если не торопиться, расход и вовсе приблизится к «дизельным» значениям 7–8 л/100 км. При этом, несмотря на лучшую на 20% экономичность, мощность V6 по сравнению с мощностью предшествующего поколения выросла на 14 сил, достигнув 306 л.с.

Дизель 250 CDI в 204 силы – самый дружелюбный к природе мотор в линейке E-класса: выбросы CO_2 составляют 130–134 г/км. Он же и самый экономичный в классе: 4,9–5,3 л/100 км. Так как в России более слабые модели 200 CDI и 220 CDI на E-классе предлагать не будут (рабочий объем у всех трех двигателей одинаковый – 2,1 л, разница только в настройках), то он станет основным представителем турбодизельного направления на нашем рынке. Мотор, что называется, заводит: набор скорости с бодрых низов продолжается без свойственной дизелям потери темпа вплоть до отсечки. Жаль только, шумноват.



Теперь у E-класса одна автоматическая трансмиссия для всех версий, кроме модификации 200 NGT, потребляющей природный газ, – это, кстати, еще одна новинка. Очередное поколение семиступенчатого автомата 7G-Tronic Plus легче предшествующего благодаря магниевому корпусу и алюминиевому гидротрансформатору. Дополнительный электронасос качает масло во время кратких остановок двигателя, чтобы убыстрить оживление силового агрегата и снизить нагрузки при старте. Благодаря ранней блокировке гидротрансформатора удалось добиться лучшей экономичности по сравнению с механикой. При неспешной езде переключения происходят очень рано; по ощущениям, при плавном педалировании жесткая связь доступна уже с 1000 об/мин.

Это еще не конец. Моторная линейка E-класса вскоре пополнится еще и первым в истории концерна «Даймлер» дизельным гибридом E 300 BlueTEC Hybrid. Совокупная мощность его силовой установки 224 л.с., максимальный крутящий момент 600 Н·м. По заверениям производителя, расход топлива в смешанном цикле не превысит 4,4 л/100 км, а выбросы CO_2 – 116 г/км. Каким же будет ответ конкурентов? **ЗР**



Рядная дизельная «четверка» объемом 2,1 л с пьезофорсунками выдает в версии 250 CDI полтысячи ньютон-метров момента, вплотную приблизившись по этому показателю к топовым «шестеркам» на тяжелом топливе. Однако это не помешало ей стать на литр экономичнее предшественницы.

РОЗА ВЕТРОВ

Дальше некуда: модификации мощнее этой в производственной гамме «Ягуара» на сегодняшний день нет! **Михаил Гзовский** прочувствовал, на что способна дерзкая кошка XKR-S и что она готова противопоставить сливкам спортивного мира. Фото автора.

В день заездов на суперсовременном автодроме «Альгарве» близ города Фаро, что в Португалии, солнце светило сквозь тучи, которые неистово подгонял ветер с океана. Где это видано: всего 20 градусов в разгар лета, в этих-то краях! «Климат меняется», – улыбаются англичане, пригнавшие сюда целый парк «ягуаров» всех мастей со всей Европы. «Какую машину желаете попробовать?» Меня, конечно же, интересует топовая версия XKR-S, на которой для начала отправили кататься по окрестностям.

Имя XKR-S не ново. Еще в 2004-м компания показала концептуальный XK-RS Concept, а в 2008 году купе XKR-S сверкнуло на рынке Европы ограниченной серией в 200 штук. Ту модификацию подготовила команда Jaguar's Special Vehicles совместно с компанией Alcon, преуспевшей в доводке тормозов. Партия горячих купе разошлась словно горячие пирожки, и вот теперь «Ягуар» выпустил очередной, продуманный и, условно говоря, массовый вариант XKR-S.

Мощность алюминиевой «восьмерки» серии AJ-V8 в очередной, уже третий раз за ее историю подняли, а экономичность тем часом улучшили.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Jaguar XKR-S

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4794×1892×1312
Колесная база, мм	2752
Колея спереди/сзади, мм	1560/1608
Объем багажника, л	330
Масса снаряженная/полная, кг	1753/н.д.
Разгон 0–100 км/ч, с	4,4
Максимальная скорость, км/ч	300
Топливо/запас топлива, л	А95/71
Расход топлива: загородный/городской/смешанный цикл, л/100 км	8,6/18,9/12,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,0 л, 405 кВт/550 л.с. при 6000–6500 об/мин, 680 Н·м при 2500–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах, адаптивные; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – спереди 255/30R20, сзади 295/35R20.

Мотор оснастили системой непосредственного впрыска SGDI, которая подает топливо под давлением 150 бар точно выверенными дозами в несколько «инъекций». С внедрением SGDI подняли степень сжатия с 9,1 до 9,5. На четырех распределительных валах установили систему независимого изменения фаз DIVCT, улучшившую отзывчивость мотора, особенно в зоне низких оборотов. Она также позволила применить компактный энергосберегающий масляный насос. Наконец, под капотом нашлось место компрессору «Рутс» двойного действия с более эффективными интеркулерами. Хотите показателей? В сравнении с мотором-предшественником мощность выросла с 510 до 550 л.с., крутящий момент – с 625 до 680 Н·м, разгон до сотни отнимает всего 4,4 с, а максималка подобралась к магической отметке 300 км/ч. Это самый быстрый серийный «Ягуар» всех времен!

Падаю в неожиданно комфортное по спортивным меркам кожаное кресло, поджимаю бока посредством электрорегулировки боковой поддержки. Что тут у нас? В руках отделанный прекрасной кожей удобный руль; перед глазами традиционные, а не нарисованные на мониторе, наглядные кругляши спидометра

Шеф-дизайнер «Ягуар» Ян Каллум уверяет, что стиль XKR-S продиктован не столько модой, сколько требованиями аэродинамики. Как в авиации: некрасивый самолет летать не будет.

и тахометра. Кнопка *Start* нажата, и салон заливает породистый, ни с чем не сравнимый звук восьми цилиндров.

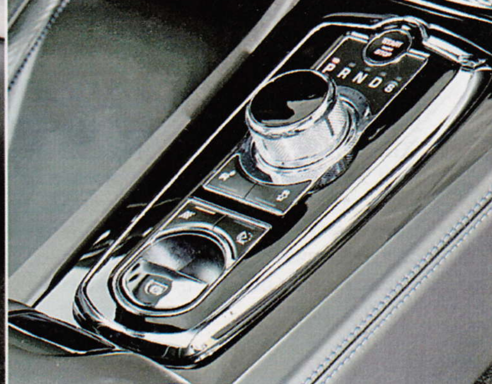
Катить по городу на этой красотке одновременно и мука, и наслаждение. Приятно, конечно, слышать восторженное одобрительное «фа-фа» из соседних машин. Но так хочется вырваться из этой каменной тесноты и дать мотору вдохнуть полной грудью. Наконец-то пустая трасса, отмена ограничений. Включаю гоночный режим, стальная педаль в пол – и купе без малейших колебаний прыгает вперед под вой выпускной системы. Всё! Меньше чем через 10 секунд мы на 200 км/ч. Никакой нервозности и на 250: система Active Differential Control – с новой прошивкой. По показаниям датчиков скорости, поворота и бокового ускорения она распределяет момент между задними колесами в угоду максимальной стабильности на траектории. Отпускаю газ, и под весьма натуральную имитацию выстрелов несгоревшего топлива в выпуске XKR-S снисходит до «пешеходных» 100 км/ч.

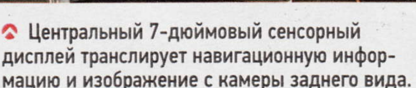
В гражданских режимах купе абсолютно не утомляет: подвеска Adaptive Damping едва ли не наиболее комфортная среди применяемых на одноклассниках, податливость педалей устроит даже хрупкую владелицу. Звучит машина тоже сдержанно. Для поддержания скорости достаточно едва касаться газа: теперь «Ягуар» крадется беззвучно, как и положено хитрой кошке.

В нем все настоящее: и алюминий, и кожа, и дерево. Искорку добавляет прострочка сидений и панели: голубая, красная либо цвета слоновой кости.

Выхватить взглядом купе из потока не составит труда: голубой оттенок French Racing Blue, углепластиковое антикрыло и диффузор с парой двустволок выпуска.

На консоли знакомая по другим моделям фирмы шайба-контроллер положений автомата Jaguar Drive Selector. Здесь же активируется спортивный режим и отключается система стабилизации.





Центральный 7-дюймовый сенсорный дисплей транслирует навигационную информацию и изображение с камеры заднего вида.

Тормоза усилены. Спереди диски в 380 мм, сзади – и 376-миллиметровые, с увеличенной на 44 и 31% площадью контакта с колодками.

Как и кузов, двигатель AJ-V8 изготовлен из высококачественных алюминиевых сплавов. Головка блока цилиндров отлита из переработанного алюминия – это снижает ущерб, наносимый окружающей среде.

Такие сиденья лишь в XKR-S: интегрированные подголовники, больше поддержки, 16 вариантов регулировок. Спортивно, но не утомительно в дальней дороге!

Но вот впереди замаячили трибуны автодрома. Нам с «Ягуаром» предстоит показать быстрый круг. Шлем застегнут, справа заводской испытатель – вперед! Конечно, это игра. Нам не разрешают отключить систему стабилизации, и меня перед каждым очередным поворотом осаживают: «Тормози, тормози!». Всего три круга... Я только успел запомнить конфигурацию трассы, а уже слышу: «Последний круг в спокойном режиме, остуди ее».

Игра, игра... Конечно, пресс-релиз не обманывает. Пружины жестче на 28% в угоду большей цепкости в повороте, рулевое управление перенастроено для лучшей обратной связи, установлены тормоза High Performance Braking System. Все это так. XKR-S безудержно быстр на прямых, но в быстрых поворотах непрозрачна обратная связь на руле, а стальные тормоза (керамику пока не предлагают) сгорят, не выдержав гоночного дня: недаром инструктор заставил меня «прохлаждаться»...

Непросто придется XKR-S на Северной петле в споре с конкурентами вроде «Порше-911 Турбо» или «Мерседес-Бенца CL63 AMG». Но надо отдать этой обаятельной машине должное: мало столь же быстрых аппаратов довезут до «Нюрбургринга» с сопоставимым уровнем комфорта. «Ягуар» остается верен себе: как бы ни менялся климат в автомобильном мире, куда бы ни шагала мода, у этой марки всегда была своя, неповторимая роза ветров. ЗР

JAGUAR XKR-S – ГОНОЧНАЯ МАШИНА НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ. КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ И БЕЗУМНО БЫСТРАЯ ДЛЯ «БОЛЬШОГО ТУРИЗМА». РЕДКОЕ СОЧЕТАНИЕ, КОТОРОЕ ОЦЕНЯТ ИСКАТЕЛИ АВТОМОБИЛЬНОГО «ИЗЮМА» ВЫСШЕГО СОРТА.

ЭТЮД В БАГРОВЫХ ТОНАХ

Красные скалы, палящее солнце, редкая растительность – что тут делать человеку? Конечно, праздновать 70-летие марки «Джип»! Именно в такой обстановке **Денису Арутюняну** удалось познакомиться с обновленным «Рэнглером» в особом, юбилейном исполнении.

Когда попадаешь в легендарную Долину Памятников в штате Юта, поначалу не веришь своим глазам – ну не бывает таких красивых мест! Может, где-то за горизонтом воткнули некую подложку-открытку с прекрасным видом?

Да и устроившись за рулем модернизированного «Рэнглера», снова не веришь глазам: потомок знаменитых на весь мир вездеходов отбросил былую скромность, стал гораздо богаче и уютнее. Судите сами – добротный пластик, нарядная и приятная на ощупь кожа, красивые приборы, декоративные металлические вставки и даже... пухлая и вполне современная баранка с кнопками управления «музыкой» вместо тонкого, классического джиповского руля. Но все же некоторые ценности остались незыблемы: отвесная громада центральной консоли со здоровенными кнопками стеклоподъемников, съемная пластиковая крыша, почти плоское ветровое стекло. Однако, развалившись в удобном кресле и непринужденно придерживая руль одной рукой, невольно задумываешься: а не растерял ли «Рэнглер» вместе с умеренным аскетизмом и внедорожные таланты?

На асфальте потомок «Виллиса» вполне предсказуем – нетороплив и немного вальяжен. Неудивительно: техническую начинку производитель оставил без изменений, сконцентрировав усилия в меньшей мере на внешности, в большей – на интерьере. Сочетание 3,8-литрового бензинового мотора и 4-ступенчатого автомата настраивает на спокойную езду. Тем более что подвеска не любит даже мелких трещин – на каждой машина ощутимо вздрагивает, словно предупреждая: не гони!

Но вот впереди заветная будочка – отсюда начинается один из знаменитых внедорожных трейлов. Нам предстоит преодолеть трассу Fins and Things (в дословном переводе – «плавники и штучки»). И тут уже на первых метрах «Рэнглер» показывает себя во всей красе. Поначалу даже появилось раздражение: почему ползем так медленно? Но секрета нет: в нашей колонне «джипы» всех мастей. На крутых подъемах и спусках, на валунах

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

JEEP WRANGLER UNLIMITED

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4751×1873×1865
Колесная база, мм	2947
Объем багажника, л	142
Масса снаряженная/полная, кг	1991/2540
Разгон 0–100 км/ч, с	10,6
Максимальная скорость, км/ч	176
Топливо/запас топлива, л	А95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	17,4/9,0/12,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 12 клапанов, 3,8 л, 146 кВт/199 л.с. при 5000 об/мин, 315 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые пружинные; рулевое управление – типа «винт-шариковая гайка», с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 245/75R17.

Если воспринимать интерьер, закрыв глаза – на ощупь, легко поверить, что сидишь в очень породистом автомобиле, но уж никак не в утилитарном вездеходе.

Юбилейная серия из 5000 машин отличается не только новыми цветами кузова и шильдиками, но и богатой отделкой интерьера.

Некоторые подъемы и спуски на трассе заставили усомниться в действии законов физики и порадоваться огромному запасу возможностей «Рэнглера».

и в песчаных ловушках им приходится солоно. А вот моему «коню» эти преграды нипочем. Там, где только что натужно ревел, буксовал и вывешивал колеса «Компас», мне удалось проехать абсолютно спокойно, без натуги. Так и пошло – всю дорогу мне приходилось отпускать едущих впереди либо дожидаться отстающих.

Конечно, в американских Скалистых горах достойно, вероятно, могут выступить многие вседорожники. Но смогут ли они сделать это настолько красиво и непринужденно, как «Рэнглер»? Здорово, что автомобиль стал наряднее снаружи и роскошнее внутри. Отлично, что на нем все так же чертовски приятно поехать туда, куда другие не сунутся. Желательно – в царство багровых скал, где именно этот автомобиль окажется по-настоящему дома. ЗР

JEEP WRANGLER ПОМОЛОДЕЛ, ПОХОРОШЕЛ, НО НЕ РАСТЕРЯЛ ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАЛАНТОВ.

ЧИХАТЬ Я ХОТЕЛ

Человек за рулем с температурой, кашлем, насморком – не преступник, но и не молодец. **Максим Сачков** проверил, насколько опасно водить автомобиль нездоровым. Фото **Александра Батыру**.

Звучали самые различные предложения, как сделать меня больным. Варварские (например, сломать руку или ногу) отмели сразу, за что коллегам низкий поклон. Нашли гуманный и легко реализуемый вариант: пусть, мол, чихает. К тому же это наиболее частая защитная реакция организма не только при простуде, но и при аллергии. Да и здоровые люди чихают сплошь и рядом. Моя же задача – выяснить, насколько чих мешает управлять автомобилем. Ведь на некоторое время водитель волей-неволей отвлекается от дороги и даже теряет ориентацию (в пространстве).

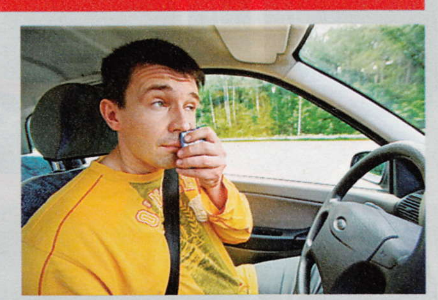
Чихаю я довольно банально, среднестатистически, что как раз подходит для эксперимента. Расписываю процесс по этапам: делаю страшную гримасу, слегка закидываю голову, выдаю звучное «апчхи» и немного подаюсь вперед, вслед за выдыхаемым воздухом, а затем возвращаюсь в исходное положение. На все про все у меня уходит в среднем 0,8 с. За это время автомобиль, двигающийся со скоростью 60 км/ч, успевает проехать чуть больше 13 м. Немало с точки зрения безопасности! Но так ли это страшно в реальных условиях?

Выстраиваю конусами трассу со «змейкой», короткими прямыми и поворотом. Проезжаю несколько раз, фиксирую время по трем зачетным кругам (см. таблицу). Теперь привлекаю на помощь волшебные снадобья и подручные предметы, чтобы вызывать чих... Не знаю, сколько прошло времени до его прихода, но уснувший фотограф чуть не пробил головой потолок, когда грянул первый залп.

Апчхи! Салон автомобиля заметно потряхивает, я пытаюсь лавировать между конусами, отклоняясь от траектории при каждом громовом раскате. Правда, ни на прямой, ни в повороте эти неконтролируемые позывы серьезных проблем не доставляют; главное – быть готовым к следующему потрясению и принять превентивные меры: например, заранее задать автомобилю нужную траекторию и зафиксировать руки, чтобы случайно не дернуть рулем. Лишь на «змейке», где нужно быстро и четко перекладывать автомобиль, чихи мешают инстинктам. Неудивительно, что там я и потерял больше всего времени, а один конус и вовсе прочихал.

Финиш! Фотограф протирает объектив, а я подвожу итоги. Чих, безусловно, отвлекает от управления, но не настолько, чтобы серьезно повлиять на безопасность. Кроме того, в запасе обычно есть пара секунд, чтобы снизить скорость и подготовиться. Дополнительно обезопасить себя можно, если прислушаться к нашим советам (см. рядом). Кроме того, чих – далеко не самое страшное проявление недовольства, на которое способен человеческий организм. Это вам любой физиолог подтвердит. ЗР

ЧИХ ПО ЗАКАЗУ



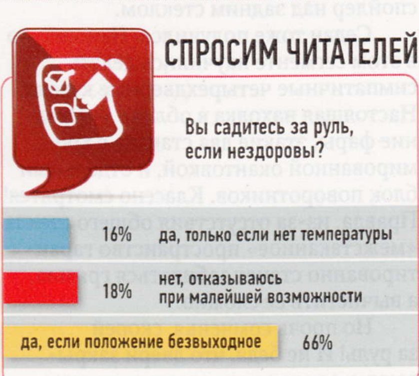
Попробуйте заставить человека чихнуть против воли его организма. На мне перепробовали кучу разных средств: щекотали нос травинкой, заставляли смотреть на свет и даже капали в нос настойку чудодейственной (так меня заверяли бывалые) травы, а точнее, листьев некоего каланхоэ, от которой «чихают долго и счастливо». Кто-то, вспомнив юность, предложил другой беспроигрышный вариант – нюхательный табак. По совету продавца купил самый ядреный, понюхал, подождал – не проняло. Что в конце концов сработало, так и останется тайной – наверное, всё помаленьку. В любом случае спасибо всем, кто помогал вызывать чихи, – без вас этого теста не получилось бы.

КАК ПРАВИЛЬНО ЧИХАТЬ ЗА РУЛЕМ

- Чих нельзя предотвратить, поэтому не пытайтесь с ним бороться. Лучше зафиксируйте дорожную картинку, спрогнозируйте ситуацию и обязательно прикройте лицо рукой – стеклоочистители внутри салона не устанавливают даже на дорогих моделях.
- При первых признаках чиха прижмитесь к спинке сиденья и упритесь руками в руль. Это оградит вас от неприятного контакта с элементами интерьера.
- Не пытайтесь минимизировать отдачу от чиха резким нажатием на акселератор. Вырывающийся из вас воздушный поток за доли секунды набирает скорость 150 км/ч – такое ускорение не снилось даже пилотам Формулы-1.
- Если расчихались, сбросьте скорость, а то и вовсе остановитесь на обочине. Получите не только лишнюю звездочку за безопасность, но и удовольствие от процесса.
- Если громкость вашего чиха превышает 150 дБ, ездите всегда с открытым окном (а лучше закажите кабриолет), чтобы ударная волна не разрушила стекла и не вызвала ложного срабатывания подушек безопасности.

ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ КРУГА, с

	1-я попытка	2-я попытка	3-я попытка
С чистым носом	32,5	31,7	32,1
С чиханием	33,4	32,6	33,3



AVE, «АВЕО»!

В течение года обновили корейские модели-одноклассницы: "Верну" (она же «Солярис») и «Рио». Теперь вышел в свет и новый, с иголочки, «Авео». Экзаменовать дебютанта вызвался **Юрий Тимкин**. Фото автора.

Ave (с лат. – «радуйся»), молодежь! Именно с расчетом на тебя создавали новое поколение «Авео». Тебе не нравилась скромная внешность предшественника? О'кей, ради тебя в «Шевроле» пошли на многое. Посмотри, дизайн машины стал вызывающим... нет, даже дерзким! Особенно хорош хэтчбек: благодаря замаскированным в стойках дверным ручкам выглядит словно спортивная трехдверка. Добавляет внешней мускулистости и устанавливаемый в штатном порядке (чего ради тебя не сделаешь!) спойлер над задним стеклом.

Седан тоже получился. Наконец-то в этом сегменте научились делать симпатичные четырехдверные кузова. Настоящая находка в облике – передние фары, этакие два стакана с хромированной окантовкой, и отдельный блок поворотников. Классно смотрятся! Правда, из-за отсутствия общего стекла «межстаканное» пространство гарантированно станет забиваться грязью, а вычистить ее сложно.

Но прочь сомненья, скорей за руль! И не беда, что двери закрываются с недорогим звонким звуком. Главное – дизайн салона по экстравагантности и молодости духа ни на йоту не уступает внешности. Действительно, выглядит интерьер лихо, и все же назвать его откровением не решусь: слишком многие элементы уже известны по другим моделям концерна. Так, забавная аналогово-цифровая приборная панель в мотоциклетном стиле позаимствована у маленького «Спарка». Размашистая центральная консоль изрядно напоминает таковую у «Круза». А трехспицевый мультифункциональный руль с характерной ступицей давно устанавливают не только на «шевроле», но и...

Автомобиль существенно прибавил в размерах. Седан своими габаритами уже сопоставим с моделями более высокого класса.

Благодаря спрятанным в стойках ручкам задних дверей, хэтчбек успешно выдает себя за стремительную трехдверку.

на «кадиллаки» (правда, в последних он обшит кожей великолепной выделки).

Порадовал интерьер и простором: на заднем диване даже акселераты не почувствуют тесноты. И спереди свободно, локтями с пассажиром не толкаешься. С практичностью тоже все в порядке. Здесь не один, а сразу два бардачка (в недрах верхнего скрываются входы для USB и AUX), три подстаканника, а под креслами упрятаны удобные выдвижные ящички. У конкурентов этого нет.

Перед тем как раздать ключи, организаторы строго-настрого запретили нарушать скоростной режим. Мол, в Швейцарии за это строго наказывают. Недавно одному из них пришлось оплатить штраф за превышение лимита всего на 1 км/ч! После такого предостережения я понуро попросил ключи от базовой версии, в распоряжении которой скромный 1,2-литровый двигатель. И не разочаровался. Забегая вперед: эта модификация понравилась больше всего. Она самая честная! Уверенный и ровный разгон – всегда знаешь, чего ожидать от автомобиля. Тяги не хватало разве что на подъемах-тягунах, где «Авео» терял скорость.

«Мотоциклетная» приборная доска уже известна по «Спарку». Увы, не бликует она только в тени.

Кнопки переключения передач расположены прямо на рычаге. На руле, думаю, удобнее.

Один бардачок – хорошо, а два – лучше!

Интерьер гораздо интереснее предыдущего. И особых эргономических проколов в нем нет.

На тех же горках модель с 1,4-литровым мотором ход не теряла, но в обычных условиях быстрее не казалась. Это – с механикой. С автоматом же динамика откровенно вялая. Даже на скоростях до 60 км/ч разгон кажется натужным, а после – и вовсе флегматичным. Видимо, слишком тяжела ноша для такого силового агрегата.

Зато к самому автомату особых претензий нет. Шестиступенчатая коробка (редкость в этом классе) меняет передачи своевременно и без рывков. Есть у нее и ручной режим, причем управляют им клавишей, расположенной на селекторе трансмиссии. В принципе, удобно, но небезопасно. Я предпочел бы, чтобы кнопки стояли на руле – держаться за него лучше двумя руками. И еще: опасаясь перекрутить мотор, электроника не дает переключаться вниз, даже когда до красной зоны тахометра еще 1500 об/мин. Не слишком ли перестраховались?

На десерт решил прокатиться на версии с 1,6-литровым 115-сильным мотором. Честно говоря, от флагманского «Авео» я ожидал большего. Разгон – без искорки. Шума много, толку мало. Разочаруетесь, если надумаете покупать эту модификацию для быстрой езды. К слову, шасси модели способно переварить куда более мощный мотор. Плотная, но не жесткая подвеска, в меру острое рулевое управление, небольшие крены – на извилистой трассе «Авео» показал себя молодцом. А еще понравились кресла: с виду незатейливые, но очень удобные и цепкие. В поворотах из них не выскальзываешь.

Пространства на заднем диване прибавилось. Еще бы напольный туннель убрать…

Передний бампер в опасной близости от земли. Зимой в России с таким – мука. Надеюсь, машины нашей сборки адаптируют.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	CHEVROLET AVEO		
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4039/1735/1517/2525 (4399/1735/1517/2525)*		
Объем багажника (VDA), л	290 (502)		
Снаряженная масса, кг	1070 (1085)	1083/1110** (1098/1125)	1147/1168 (1162/1183)
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,4	12,2/13,1	11,3/11,7
Максим. скорость, км/ч	171	177/175	189/186
Топливо/запас топлива, л	A95/46		
Средний расход топлива, л/100 км	5,5	5,9/6,8	6,6/7,2
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см^3	1229	1398	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	63/86 5600	74/100 6000	85/115 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	115 4000	130 4000	155 4000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6	M5/A6	M5/A6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ полузависимая пружинная		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ барабанные		
Размер шин	от 185/75R14 до 205/50R17		

**В скобках – данные для седана.*
***С механикой/с автоматом.*

Признаю, авангардные приборы сильно бликуют на солнце – маленькие электронные циферки становятся незримыми. Есть проблемы с обзорностью – уж больно мелки наружные зеркала. Не понравилось и дешевенькое звучание магнитолы. Слушать музыку из такой не хочется – только разговорные станции.

Еще удивило, что режима *Auto* нет даже на водительском электростеклоподъемнике. С другой стороны, «Авео» позиционируют как доступный автомобиль, шикарное оснащение ему не положено. Ведь цену обещают привлекательную. Представители «Шевроле» посулили, что по стоимости машина будет сопоставима с «КИА-Рио» и «Хёндай-Солярис». Причем конкурентоспособную цену обещают установить сразу после старта продаж (первый квартал 2012 года), не дожидаясь запуска российского производства (в третьем квартале в Нижнем Новгороде). Это молодежи тоже должно понравиться… **ЗР**

CHEVROLET AVEO – ИНТЕРЕСНОЕ СОЧЕТАНИЕ МОЛОДЕЖНОГО СТИЛЯ, ЮНОШЕСКОГО ЗАДОРА И ОБЕЩАННОЙ НЕВЗРОСЛОЙ ЦЕНЫ.

В сравнении с хэтчбеком дизайн четырехдверной версии более спокойный, без вывертов.

ЦЕНА ВЗАИМОПОНИМАНИЯ

Электроника играет все большую роль в нашей жизни. Телефоны, например, могут заменить фотоаппарат. А «Форд-Эксплорер» не только перевозит владельца, но и предоставляет ему немало иных благ и даже понимает его речь. Рассказывает **Денис Арутюнян**. Фото автора и «Форд».

Где он, былой простоватый и даже грубоватый трудяга «Эксплорер»? Он изменился до неузнаваемости. Переодевшись в костюм XXI века и отказавшись от рамы, он превратился из честного вседорожника в большой кроссовер. Стал крупнее и просторнее: за рулем с комфортом устроится хоть Гулливер да и во втором ряду места достаточно. Удивительно, но и на сиденья третьего ряда можно усаживать не только детей – двоим здесь будет удобно, хотя из-за низкой подушки им придется ехать с задранными коленями.

Но простор в салоне – еще не всё. Майк Арбаут, менеджер по дизайну интерьера, подчеркнул: команда стремилась, чтобы он выглядел дорого. Удалось! Здесь высококачественные материалы, современный стиль и высокие технологии. На панели приборов остался всего один классический стрелочный указатель – спидометр, остальные данные выводятся на пару цветных экранчиков по бокам. Консоль тоже впечатляет: в дорогих версиях нет привычных рычажков или крутилок, вместо них на абсолютно плоской поверхности светятся... сенсорные кнопки. Даже пожалел, что на более доступных версиях этой роскоши не будет.

Что под капотом? Пока всего один бензиновый двигатель Cyclone V6 (3,5 л, 290 л.с.) с изменяемыми фазами газораспределения TiVCT. Скажете, маловато для истинного «американца»? Но этот мотор всего на 2 л.с. слабее 8-цилиндрового 4,6-литрового из предыдущего поколения, при этом на 32% экономичнее. Вместе с ним трудится 6-ступенчатый автомат SelectShift и система интеллектуального полного привода Terrain Management.

Жаль, конечно, что на автомобиле, который планируют продавать не только за океаном, но и в Старом Свете, не будет дизеля. Тем более что, по субъективным ощущениям, бензиновому мотору и вправду хватает мощности лишь для размеренной езды. Зато коробка переключает передачи плавно, а в салоне очень тихо. В этом заслуга не только силового агрегата – над шумоизоляцией инженеры, похоже, колдовали с особым усердием.

В полной мере проверить внедорожные таланты «Эксплорера» при первом знакомстве не удалось. Лишь опробовал режимы трансмиссии на небольшом пятачке измочаленного колесами грунта. Поначалу был

Строгие формы, богатые материалы и современный стиль салона подчеркивают стремление «Эксплорера» примкнуть к классу люксовых больших кроссоверов.

Приборный щиток с парой цветных экранов по бокам от спидометра – современный тренд.

настроен довольно скептически – ведь у «Форда» нет механических блокировок, только их электронная имитация. Но очень скоро почувствовал: поворот шайбы устройства Terrain Management по-настоящему меняет поведение автомобиля. Скажем, в режиме *off-road* педаль газа остается чувствительной, а противобуксовочная система вмешивается поздно, позволяя пускать из-под колес эффектные султаны пыли. Стоит переключиться в положение *snow* – отзывчивость на нажатие газа падает, а в повороте автоматика

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Ford Explorer

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5006×2004×1803
Колесная база, мм	2860
Объем багажника, л	595
Масса снаряженная/полная, кг	2246/2795
Максимальная скорость, км/ч	175*
Топливо/запас топлива, л	A92/85
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	13,8/10,3/12,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 213 кВт/290 л.с. при 6500 об/мин, 346 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 245/60R18.

*Ограничена электроникой.

ВСЕГДА НА СВЯЗИ

«Эксплорер» буквально переполнен развлекательными и информационными цифровыми технологиями. Одних только цветных экранов системы MyFord и SYNC, разработанной совместно с корпорацией Microsoft, – три. Пара 4,2-дюймовых на приборном щитке по бокам от спидометра показывает самую разнообразную информацию – от показаний «электронного» тахометра до выбранной радиостанции или подсказок навигатора. Главный, 8-дюймовый дисплей – на консоли. Использовать его можно для поиска любимой радиостанции, просмотра карты и даже выхода в Интернет. Если в гнездо USB вставить любой 3G-модем, автомобиль получит связь со Всемирной Паутиной. А коли под рукой такого устройства не оказалось, используйте мобильный телефон, связав его с системой по каналу Bluetooth. Удобно ли просматривать страницы на встроенном мониторе? Предусмотрели и связь Wi-Fi – к ней могут подключиться до пяти пассажиров со своими портативными компьютерами. Подзарядить ноутбуки удастся не выходя из машины – на тыльной стороне центрального подлокотника 220-вольтовая розетка.

Но самое приятное, что управлять всем этим можно не отрывая рук от руля. Голосовое управление, конечно, не новость, но фордовский модуль распознавания команд основательно расширили и переработали. Если система первого поколения понимала чуть больше сотни фраз, то теперь – почти десять тысяч. А значит, не нужно заучивать список команд – с автомобилем можно говорить простым разговорным языком.

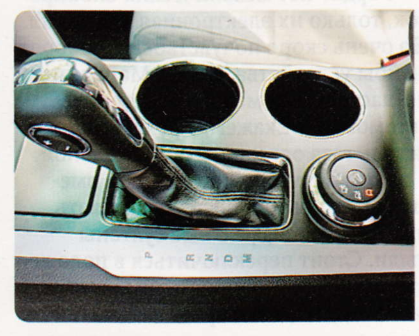
почти останавливает машину, чтобы избежать малейшей опасности скольжения.

Наполнение продвинутыми технологиями и современный стиль сделали этот «Форд» весьма привлекательным. Нетрудно предсказать, что в ближайшее время армия из четырех миллионов (!) «эксплореров», что уже бегают по дорогам Америки, заметно пополнится машинами нового поколения. А вот как примет новичка российский рынок, предсказать трудно. Тут у машины во многом другие характеристики... на ценниках. Если в Штатах самый доступный «Эксплорер» обойдется в 37 000 долларов, то у нас машину будут продавать в двух весьма богатых комплектациях – за 1 799 000 и 1 959 000 рублей. А ведь конкуренция в этом классе на нашем рынке очень велика. ЗР

FORD EXPLORER – СЛОВНО МОДНЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ ГАДЖЕТ: НЕ ТОЛЬКО УДОБЕН И КРАСИВ, НО И ДЕМОНСТРИРУЕТ ОКРУЖАЮЩИМ СТАТУС ВЛАДЕЛЬЦА.

Огромный 8-дюймовый экран на консоли пестрит массой информации – любителям современной техники такое изобилие по вкусу.

Шайбой выбора внедорожных режимов пользоваться удобно. В центре кругляша – кнопка включения помощи при спуске на склоне Hill Descent Control.



При поднятых креслах третьего ряда багажник «Форда» не так велик. Но сложить сиденья можно за считаные секунды, освободив для поклажи огромное пространство.

Пассажирам второго ряда грех жаловаться на тесноту.

СЕРЕБРЯНАЯ ПУЛЯ

Юбилей – хороший повод сделать себе подарок. К 35-летию спортивного хэтчбека «Гольф GTI» компания «Фольксваген» выпустила версию «Эдишн 35». Что в ней особенного, постигал **Юрий Тимкин**. Фото автора.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Golf GTI Edition 35

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4213×1779×1469
Колесная база, мм	2578
Колея спереди/сзади, мм	1533/1514
Объем багажника, л	350–1305
Снаряженная/полная масса, кг	1420/1910
Разгон 0–100 км/ч, с	6,6
Максимальная скорость, км/ч	247 (246)*
Топливо/запас топлива, л	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,9/6,4/8,1 (10,7/6,4/8,0)

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 173 кВт/235 л.с. при 5500 об/мин, 300 Н·м при 2200–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6.

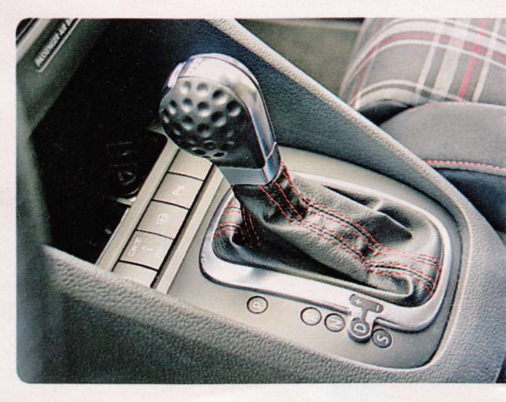
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/35R19.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Edition 35.

Стабильная управляемость. Мощный, при этом экономичный двигатель.

На нашем рынке появится только в конце года.

*В скобках – с трансмиссией DSG.



Рукоятка в виде мячика для гольфа отсылает к самому первому GTI.

Красная строчка удачно дополняет строгую архитектуру салона.

Премьеру машины приурочили к 24-часовому гоночному марафону, что проводят на «Нюрбургринге» – самой знаменитой гоночной трассе Германии, а то и всей Европы. Предстояло добраться до нее от франкфуртского аэропорта на серебристом «Гольфе Эдишн 35». Легендарная трасса и легендарный автомобиль, да еще в особом исполнении, – многообещающее сочетание!

Не желая тратить время на внешний осмотр, бросаю вещи в багажник и немедля отправляюсь в дорогу. Долго осваиваться не пришлось – в плотном кресле с шикарной боковой поддержкой моментально находишь удобное положение. Сиденья эти, равно как и рулевое колесо да ремни безопасности, украшены декоративной строчкой. А чтобы водитель и пассажиры не забывали, что находятся в юбилейной машине, в районе подголовников вышито число *35*. Еще одна особенность – селектор коробки передач, стилизованный под мячик для гольфа. Эта деталь отсылает к самому первому GTI, у которого была именно такая рукоятка.

Передние кресла – с ненавязчивой, но очень эффективной боковой поддержкой.

Версию «Эдишн 35» предлагают как с пятидверным, так и с трехдверным кузовом.

Черные наружные зеркала – один из внешних признаков юбилейной версии.

Даже на слух понятно: еду не на обычной машине – в юбилейной версии изменили выпускную систему, чтобы звук выхлопа стал агрессивно рычащим. Особенно понравилось, что при смене передач появились смачные, приятные уху перегазовки: они добавляют процессу управления солидную, как порции в немецких ресторанах, долю драматизма. Но главное – конечно, другое. Ведь если стандартный 2-литровый турбомотор с непосредственным впрыском у «Гольфа GTI» развивает 210 «лошадей», то в «Эдишн 35» – 235! Кроме того, крутящий момент увеличился на 20 Н·м и достиг весьма внушительных 300 Н·м. Чтобы этот прирост не сказался на ресурсе двигателя, повышена жесткость блока цилиндров и усилена цилиндропоршневая группа.

Даже обычный «Гольф GTI» трудно корить за недостаточную динамику (с места до 100 км/ч за 6,9 с). Юбилейная же версия еще быстрее. Для того чтобы разменять вторую сотню, ей требуется 6,6 с. Но гораздо важнее, что в сравнении с привычным «Гольфом GTI» юбилейный ощущается более злым. Серебряной пулей он стремительно летит по безлимитному автобану, легко и уверенно обгоняя всех и вся (максимальная скорость юбиляра – 247 км/ч). А когда маршрут привел на извилистую дорогу (скорее, дорожку – уж больно она узкая!) местного значения, удовольствия от вождения еще прибавилось. Тонко настроенное шасси и рулевое управление позволяли ехать быстро, азартно и в то же время безопасно.

Конструкция ходовой части не изменилась, но благодаря 19-дюймовым сверхнизкопрофильным колесам (опция) машина держится в поворотах удивительно цепко. Сыграло свою роль и наличие XDS – электронной блокировки дифференциала, которая помогла почти полностью победить недостаточную поворачиваемость, присущую переднеприводным автомобилям. Понравились и усиленные тормоза – за 20-минутную поездку в режиме разгон-торможение они абсолютно не потеряли эффективности. Фирма уверяет, что тормозной путь со скорости 100 км/ч до полной остановки составляет всего 35 м. Достойный результат! А как же вкусно порыкивает выхлоп, когда коробка DSG переключается вниз при замедлении, – песня!

Три часа пути до «Нюрбургринга» пролетели совершенно незаметно. У трассы накануне гонки собралось множество ценителей спортивных автомобилей, и они не оставили «Эдишн 35» без внимания. Еще бы, ведь юбилейная версия заметно отличается от стандартной и внешне: иной бампер с передним спойлером, черные боковые зеркала, тонированные фонари. Плюс расширители порогов, придающие «Гольфу» индивидуальности и гоночной агрессии. Вероятно, в Германии новинка найдет хороший спрос. К нам же «подарочные» хэтчбеки привезут в мизерном количестве. Намекают, что они будут не сильно дороже базового «Гольфа GTI». ЗР

НЕСКРОМНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Дебютировавшее в 1976 году первое поколение «Гольфа GTI» наделало много шума: никому прежде не приходила в голову мысль сделать из скромного городского хэтчбека серьезное по тем временам спортивное авто. Помимо 110-сильного двигателя от «Ауди-80 GTE», машину оснастили увеличенными тормозными суппортами и вентилируемыми дисками, добавили в переднюю подвеску стабилизатор, укоротили пружины, сократив дорожный просвет. В итоге обычная трехдверка сделалась волком в овечьей шкуре, способным на равных соперничать со многими спортивными купе. Первоначально рассчитывали реализовать всего-то 5 тысяч экземпляров, но спрос превзошел все ожидания. На сегодня продано без малого 2 миллиона «гольфов GTI» всех поколений!

СПОРТИВНО ОРИЕНТИРОВАННЫЕ

Кроссоверы «КИА-Спортидж» и «Форд-Куга» – уже признанные и титулованные игроки российского рынка. Соревноваться с ними будет новичок «СанЙонг-Нью Актион». Рассудить дизельную троицу взялся **Денис Арутюнян**. Ход соревнований запечатлел фотограф **Александр Кульнев**.

Говорят, тяга к спорту есть в каждом. Эту истину можно перенести и на нашу троицу: машины поджарые, приземистые, мускулистые. Да и в названиях КИА и «СанЙонга» звучат соревновательные нотки. Что же, они действительно спортсмены, хотя и не спринтеры – покорители гаревых дорожек. Скорее, мастера кросса по пересеченной местности, а может, и популярного некогда ориентирования. Вот и мы попробуем сориентироваться в достоинствах и недостатках машин популярного в России класса.

С технической точки зрения участники теста очень похожи: 2-литровые дизельные моторы, шестиступенчатые коробки передач. Правда, наш «Актион» – с механикой, тогда как у КИА гидромеханический автомат, а «Куга» щеголяет роботизированной коробкой PowerShift. Но в тот момент, когда мы собирали машины на тест, именно такой «Актион» был топовым (версия с автоматом чуть запоздала). А нам уж очень хотелось свести новичка с соперниками. Тем более что по иным параметрам автомобили очень близки: скажем, за распределение момента по осям отвечают многодисковые муфты.

Внедорожные таланты соперников сильно ограничены: под пластиковыми щитками защиты моторного отсека «СанЙонга» и КИА мы намерили всего 175 мм, у «Форда» чуть больше – 185 мм. Не густо! Впрочем, одолеть дворовый сугроб или участок грунтовки на пути к кровным шести соткам можно без проблем, а требовать большего от подобных машин по нынешним временам неразумно.

И все же у каждого из нашей троицы немало уникальных черт и талантов.

SSANGYONG NEW ACTYON

Новое поколение «Актиона» представили в 2010 году. Производство наладили на заводе компании «Соллерс» во Владивостоке. Весной 2011-го машина доехала до российских автосалонов.

ДВИГАТЕЛИ: дизельные, 2,0 л (149 и 175 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая и автоматическая 6-ступенчатые.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Original, Elegance, Elegance+, Luxury, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 10 000 км или 12 месяцев, 89 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
799 000–1 199 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 2,0 л, 175 л.с., 6-ступенчатая механика, Elegance+, 999 000 руб.

KIA SPORTAGE

Смена поколений в 2010 году изменила «Спортидж» до неузнаваемости. Но популярность модели от этого не упала: машины, появившиеся в продаже в конце прошлого года, уже завоевали неплохую репутацию.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,0 л (150 л.с.); дизельные, 1,7 и 2,0 л (115 и 136 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механические 5- и 6-ступенчатая, автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Comfort, Luxe, Premium, Prestige.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 5 лет или 150 000 км, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 147 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
859 900–1 329 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 2,0 л, 136 л.с., 6-ступенчатый автомат, Prestige, 1 329 900 руб.

FORD KUGA

Представленный в 2008 году кроссовер обрастал новыми моторами и комплектациями.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,5 л (200 л.с.); дизельные, 2,0 л (140 и 163 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, автоматическая 5-ступенчатая, 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trend, Titanium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 20 000 км или 12 месяцев, 143 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
999 000–1 303 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 2,0 л, 163 л.с., 6-ступенчатая роботизированная коробка, Titanium, 1 276 000 руб.

МАМА, ПАПА, Я – СПОРТИВНАЯ СЕМЬЯ!

Устроившись в широченном, мягковатом, но удобном водительском кресле «Актиона», не могу избавиться от ощущения: здесь все знакомо. И правда, форма и компоновка передней панели очень напоминают... «КИА-Спортидж» предыдущего поколения. Впрочем, помимо стилистического сходства, придраться не к чему: руль удобный, приборы с рыжеватой подсветкой читаются неплохо, кнопки на консоли расположены логично. Недовольство, пожалуй, могут вызвать лишь скособоченные «цифровые» кубики указателей уровня топлива и температуры двигателя – их так и хочется заменить классическими стрелочными индикаторами, благо места на щитке для этого предостаточно. Но главное достоинство «корейца» – очень много места во всех измерениях. Удобную посадку найдет не только поджарый спринтер, но и тяжеловес-штангист. И даже двухметровый баскетболист.

Причем как спереди, так и сзади: диван второго ряда широкий и удобный, готов принять в ласковые объятия троих дюжих ездоков. Комфорту пассажиров, помимо ширины салона, способствуют высокий потолок и почти ровный, без тоннеля, пол под ногами.

Салон «Спортиджа», напротив, зовет не оглядываться на прошлое, а оптимистично смотреть в будущее. Здесь царят современные формы, высококачественные материалы и богатое оснащение. Вот только «седло» не самое удобное – подушка коротковата. А над головой совсем тесно: панорамная крыша с огромным люком буквально съедает пространство. В остальном интерьер организован прекрасно – все кнопки находишь вслепую, бело-красные оптитронные приборы великолепно читаются даже при ярком солнце, особый восторг вызывает удобнейшая напольная педаль газа. Что же до простора, то в длину и ширину места хватает с запасом.

Так же и на заднем диване: втроем здесь можно именно комфортно сидеть, а не бороться за выживание. И не придется делать скидку на рост пассажиров – крыша тут повыше, на макушку не давит.

Совсем иные ощущения у ездоков «Куги». Водительское сиденье напоминает трон: оно великолепно по форме и стоит на высоком, массивном подиуме. Столь высокая посадка, может, не всем придется по вкусу, но в удобстве креслу не откажешь. Другая тема для споров – форма передней панели: она плотно облегает водителя и пассажира, словно кокпит гоночного автомобиля. Нет, свободу движений она не стесняет, но хочется больше воздуха, жизненного пространства. Зато с эргономикой в «Форде» почти полный порядок. Легкое раздражение вызывает только мультимедийный комплекс на консоли: к расположению кнопок нужно привыкнуть, а экран навигатора в солнечный день частенько становится бесполезным. Спасает лишь то, что подсказки дублируются на экранчике приборного щитка.

Побывав в узкой, но по-своему уютной капсуле передней части «Форда», отправляемся в поисках простора и комфорта назад. И обнаруживаем... тесноту. В ширину места поменьше, чем у конкурентов. Да и для ног пространства маловато – сюда лучше сажать только низкорослых да поджарых. А еще лучше подростков: им будет в самый раз. Небольшим утешением для пассажиров послужит наличие на тыльной стороне переднего подлокотника... стандартной

SSANGYONG NEW ACTYON

В салоне «Актиона» царят спокойствие линий и добротность отделочных материалов.

Хромированные ободки украшают приборы «СанЙонга». А вот крупный экран борткомпьютера не самое удачное решение: обилием данных не балует, указатели уровня топлива и температуры неудобные.

KIA SPORTAGE

Модернизм в интерьере «Спортиджа» отнюдь не мешает функциональности.

К приборам «Спортиджа» претензий нет – пусть не самые красивые, зато информацию считываешь с полувзгляда. Да и засветка оптитронным шкалам не страшна.

FORD KUGA

Кокпит «Куги» – компромисс между классическим и современным дизайном.

Приборы «Форда» смотрятся нарядно. Жаль, стрелочки топлива и температуры мелковаты. Зато на экранчике масса информации, в том числе подсказки встроенного навигатора.

SSANGYONG NEW ACTYON

Многодисковую муфту в приводе «СанЙонга» можно принудительно замкнуть кнопкой (крайняя слева от руля).

Кнопки на консоли «Актиона» крупные, расположены логично – претензий никаких.

Сзади в «Актионе» нет ни столиков, ни полочек, ни крючков, но очень много места.

KIA SPORTAGE

Слева от руля в «Спортидже» спрятались кнопки принудительного включения полного привода и таинственная клавиша *Eco* – попытки понять, что это за режим, успехом не увенчались.

В «Спортидже» не очень удобно управлять «музыкой» – большинство функций перенесли на сенсорный экран.

На заднем диване в КИА просторно. Есть подогрев.

FORD KUGA

В «Куге» нашлась очень необычная опция – 220-вольтовая розетка для зарядки ноутбука или DVD-плеера.

Странное сочетание крупных и мелких кнопок затрудняет пользование дополнительным оборудованием «Куги».

Для пассажиров «Куги» предусмотрели и столики, и подлокотник. А вот места пожалели.

розетки на 220 В – такую опцию мало где встречал.

Осмотревшись и попривыкнув к машинам, стартуем. Настраивая зеркала, обращаем внимание на обзорность. К «Актиону» претензий нет – видимость хороша во все стороны, зеркалами пользоваться удобно. А вот «Спортидж» словно в шорах: боковые стекла в угоду стилю сделали узкими, передние стойки – толстенными, а в салонном зеркале светится лишь узкая амбразура заднего стекла. Хорошо хоть, боковые «лопухи» широкие и удобные. После такого аскетизма обзор в «Куге» кажется отличным. Но справедливости ради отмечу: боковые зеркала и здесь не мешало бы сделать чуточку крупнее.

ЭТО ЧЛЕНЫ БЕГУТ ГТО

До забега считаные секунды – раздается долгожданная команда: «Ключ на старт!». Выполнить ее буквально можно только в «Актионе». Чтобы

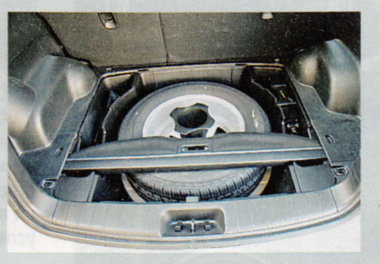
ПОДПОЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Размер и удобство багажника – далеко не последний фактор при выборе автомобиля. С объемом и размерами у нашей троицы порядок – отсеки больше 300 л, форма удобная, выпирающих внутрь деталей нет. А вот заглянув под фальшпол, можно найти немало интересного. Ведь вы наверняка тоже искали в своем авто укромное местечко под аптечку, огнетушитель, инструмент? Попробуем и мы воспользоваться скрытыми возможностями.

В «Актионе» всю необходимую мелочовку можно убрать в «подвал», пристроив вокруг полноразмерной запаски и внутри ее диска. Что особенно приятно, в стенках есть небольшие углубления: если придется снимать шторку багажника, ее можно просто убрать в подпол – там она останется чистой да и под руку лишний раз не попадется.

В поддоне «Спортиджа» места еще больше. Часть дорожной утвари можно убрать в перевернутое полноценное запасное колесо, остальное – разложить в отформованные ниши. Так что, помимо дежурного набора автомобилиста, сюда легко упрятать еще немало необходимых вещей, которые хочется скрыть от излишне любопытных глаз. Жаль только, что для шторки здесь места не предусмотрено – приют для нее придется искать в салоне.

Доступ в багажник «Куги» удобнее, чем у соперников, – только здесь можно откинуть отдельно стекло или распахнуть всю дверь. А вот «уйти в подполье» не удастся: мало того, что здесь лежит куцая докатка, так еще и дополнительных площадей почти нет. Так что несколько литров из полезного объема можно смело вычитать.



Много места, ровный пол – багажник «Актиона» достоин лестных отзывов.

Замеры показали, что у «Спортиджа» самый скромный багажник. Зато он удобный. Да и под полом немало дополнительного пространства.

Для багажа в «Куге» отвели немало места. Вот только ворс обивки слишком длинный – вычистить из него пыль будет непросто.

Многих приводит в восторг лоток на панели «Актиона», немного похожий на «газелевский».

Кнопок на руле «Спортиджа» немало. Вот только выворачивать руку на телефонные клавиши неудобно, а модуль распознавания голосовых команд не знает русского языка.

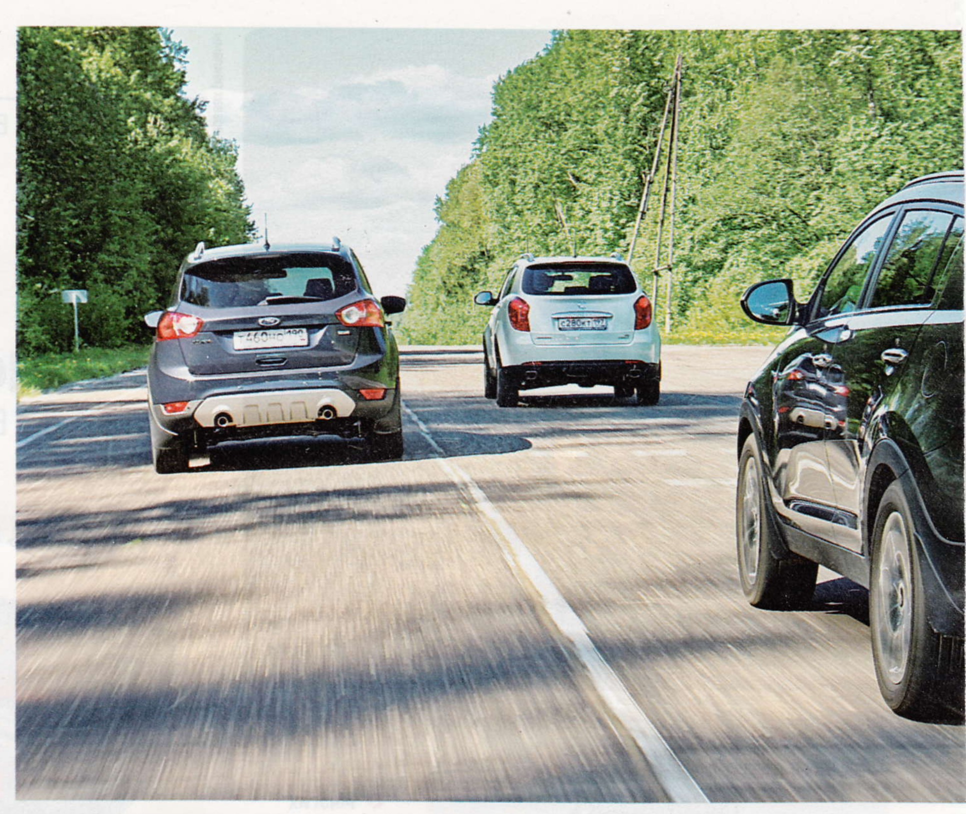
Чтобы погрузить в «Кугу» мелкую поклажу, совсем не обязательно открывать пятую дверь – достаточно откинуть стекло.

завести мотор «Спортиджа», нужно нажать кнопку *Start*, а «Куга» просыпается к жизни от нажатия на клавишу *Ford Power*. И вот троица басовито заворчала. Голос у каждого уникальный! «СанЙонг» оглашает окрестности тяжелыми тракторными руладами, а вот КИА и «Форд» тарахтят довольно тихо, как и подобает современным дизелям.

На ходу «Актион» тоже шумнее других – в салон прорываются и раскаты мотора, и шорох шин, и присвист турбины. На его фоне «Спортидж» кажется тихоней. Но лидером в этой дисциплине мы единогласно признали «Кугу»: даже на высоких скоростях в салоне можно разговаривать шепотом. Замеры показали, что на ровном тестовом асфальте КИА все же шумнее земляка. Да, случается, что бездушная техника и чуткое ухо расставляют оценки по-разному.

В качестве компенсации за акустический дискомфорт «СанЙонг» готов предоставить великолепный разгон. И немудрено – с 2 л рабочего объема инженеры умудрились снять аж 175 л.с. Так и подмывает лишний раз нажать на газ и насладиться мощнейшим спуртом не самого легкого автомобиля. Главное – своевременно и энергично работать удобным рычагом коробки передач. А орудовать им придется часто: характеристика мотора такова, что до 1800 об/мин он кажется мертвым и наотрез отказывается придавать автомобилю хоть сколько-нибудь приличное ускорение. Но если переключиться на ступень или две ниже, стрелка тахометра переваливает за незримый порог, просыпается от летаргического сна турбина, а тело вдавливается в спинку кресла. За городом такой своенравный характер почти не мешает, а вот в городской толчее передвигаться энергичными прыжками неудобно.

Совсем к другой дисциплине тяготеет «Спортидж». Он больше похож на эстафетного бегуна: в городе передвигается бодро и задорно – мотор прекрасно тянет на низах, расторопно и почти незаметно работает шестиступенчатый автомат. Можно даже «выстрелить» со светофора, оставив позади многих более мощных соседей по потоку. Азарта добавляет и уже упомянутая педаль газа: машина очень точно реагирует на малейшие ее движения, тягу можно дозировать с ювелирной точностью. Жаль только, что на высоких скоростях «кореец» заметно скисает – сказывается, что он самый слабый в троице и не приучен к езде на высоких оборотах. Впрочем, назвать КИА медлительным язык



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	SSANGYONG NEW ACTYON	KIA SPORTAGE	FORD KUGA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4410/1830/1710/2650	4440/1855/1645/2640	4443/1842/1710/2690
колея спереди/сзади	1573/1558	1614/1615	1580/1590
Объем багажника, л	486	564	360
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,8
Масса снаряженная/полная, кг	1672/2260	1675/2230	1672/2160
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	12,1	9,9
Максимальная скорость, км/ч	179	180	192
Топливо/запас топлива, л	ДТ/57	ДТ/55	ДТ/66
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,9/5,5/6,4	8,7/5,8/6,9	8,5/5,8/6,8
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный	дизельный
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1998	1995	1997
Степень сжатия	16,5	16,5	16,0
Мощность, кВт/л.с.	129/175 при 4000 об/мин	100/136 при 4000 об/мин	120/163 при 3750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	360 при 2000–3000 об/мин	373 при 2000–2500 об/мин	340 при 2000–3250 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М6	А6	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,54/1,91/1,18/0,81/0,73/0,63/3,91	4,65/2,83/1,84/1,39/1,0/0,77/3,39	3,58/1,95/1,19/0,84/0,94/0,78/4,84
Главная передача	2,97	3,20	4,53/3,24
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электро-гидравлическим усилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/65R16	235/55R18	235/50R18

Управлять климатом в «Актионе» приходится на ощупь – рисок на регуляторе температуры нет. Да и сама установка в автоматическом режиме работает не вполне адекватно.

Камера заднего вида очень выручает водителя КИА: на тесной стоянке маневрируешь уверенно. Жаль только, пачкается она быстро. Зато картинку почти не искажает.

В «Куге», как и в КИА, есть камера заднего вида. Но пользоваться ею следует осторожно – картинка искажена настолько, что функциональность данной опции падает до нуля.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

Модель	Погрешность спидометра	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	max
SSANGYONG NEW ACTYON	3,8%	0,9 с	2,8 с	4,6 с	7,6 с	11,2 с	15,3 с	22,5 с	31,1 с	52,2 с	190,0 км/ч
KIA SPORTAGE	2,7%	1,1 с	2,8 с	5,2 с	8,6 с	13,2 с	20,0 с	30,1 с	48,6 с		174,9 км/ч
FORD KUGA	1,6%	1,8 с	3,4 с	5,4 с	8,5 с	12,8 с	18,9 с	26,9 с	40,3 с	78,8 с	181,0 км/ч

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

SSANGYONG NEW ACTYON
- 60-100 км/ч — 7,1/11,3 с*
- 80-120 км/ч — 9,9/13,5 с**

KIA SPORTAGE
- 60-100 км/ч (D) — 7,7 с
- 80-120 км/ч (D) — 10,9 с

FORD KUGA
- 60-100 км/ч (D) — 6,6 с
- 80-120 км/ч (D) — 8,9 с

* на 4/5 передаче ** на 5/6 передаче

ВЫБЕГ

SSANGYONG NEW ACTYON
- 120-50 км/ч — 1504 м
- 50-0 км/ч — 793 м

KIA SPORTAGE
- 120-50 км/ч — 1450 м
- 50-0 км/ч — 647 м

FORD KUGA
- 120-50 км/ч — 1373 м
- 50-0 км/ч — 644 м

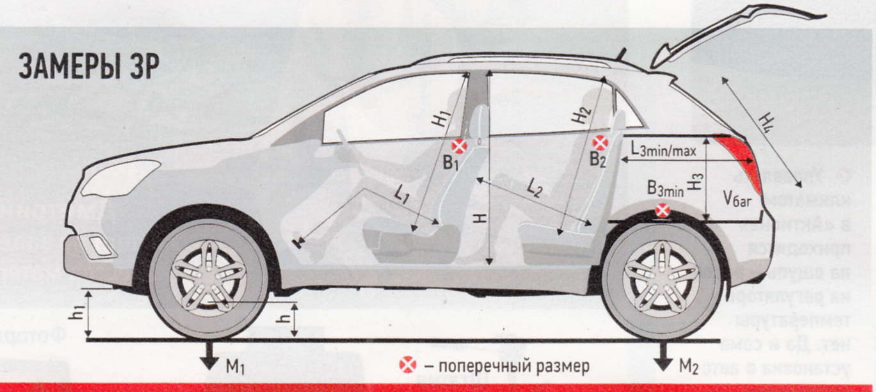
ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

SSANGYONG NEW ACTYON
- путь — 44,0 м
- замедление — 8,8 м/с²

KIA SPORTAGE
- путь — 41,0 м
- замедление — 9,4 м/с²

FORD KUGA
- путь — 39,2 м
- замедление — 9,8 м/с²

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	B1, мм	B2, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H3, мм	H4, мм	Vбаг, л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h1, мм
SSANGYONG NEW ACTYON	950–1195	670–905	1220	1070	1000	1450	1405	830/1865	1100/1360	430	900	340	1066 (61)	680 (39)	1746	175	290
KIA SPORTAGE	965–1150	620–860	1195	1020	970	1445	1385	880/1725	1015	410	785	308	1042 (60)	684 (40)	1726	175	305
FORD KUGA	930–1105	600–840	1225	1055	975	1420	1395	875/1765	1055	465	820	324	1011 (59)	706 (41)	1717	185	220

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
SSANGYONG NEW ACTYON	8	8	8	8	9	8	9	7	7	7	7	7	8	7	8	7,7
KIA SPORTAGE	8	8	7	8	8	8	7	8	8	8	8	8	8	8	8	7,9
FORD KUGA	9	8	8	8	7	8	8	8	8	9	8	8	8	8	7	8,0

SSANGYONG NEW ACTYON
+ Просторный салон, удобный багажник, хорошая динамика.
− Посредственная плавность хода, неудобные тормоза, шум.

KIA SPORTAGE
+ Хорошая управляемость, богатое оснащение, вместительный салон.
− Слабоватый мотор, жестковатая подвеска, плохая обзорность.

FORD KUGA
+ Тяговитый двигатель, отличная эргономика салона.
− Тесный задний диван, задумчивая роботизированная коробка передач.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

МАКСИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Разгон 0–100 км/ч
SSANGYONG NEW ACTYON	72,3
KIA SPORTAGE	73,9
FORD KUGA	70,8

не повернется. Просто на каждый обгон нужно отводить чуть больше времени.

На фоне оппонентов «Куга» – типичный марафонец. Тяга ровная, без всплесков и провалов, мощности хватает в любых ситуациях. Правда, у силового агрегата «Форда» тоже есть некая странность: резво тронуться с места не удастся при всем желании. Виноват в этом не мотор, а современная роботизированная коробка передач PowerShift. Если, стоя на месте, резко бросить тормоз и втопить педаль газа до упора, почти полторы секунды не происходит ровным счетом ничего – видимо, в это время управляющая электроника передергивает всю механическую начинку, попутно соображая, чего же от нее хотят. Скажете, пустяк? Но из-за этого 163-сильная «Куга» при замерах разгонной динамики проиграла «Актиону» и выдала результат, близкий к показанному более слабым «Спортиджем». И пусть после старта коробка начинает работать намного быстрее – неприятный осадок остался.

Поведение на дороге у наших спортсменов тоже очень разное. Главные впечатления от «Актиона» – туговатый руль и мягкая, длинноходная подвеска. Если к первой особенности привыкнуть несложно, то вторая может не только порадовать, но и огорчить. На разбитом проселке ее так и тянет похвалить: машина мягко переваливается через неровности, не беспокоя седоков излишней тряской. А вот на асфальте «СанЙонг» не только пересчитывает все трещинки покрытия, но и раскачивается, словно теплоход в штормовую погоду. Да и «лежачие полицейские» порой доводят до весьма неприятного удара «под дых». Нарекания вызвали и тормоза: рабочий ход привода очень короткий, а значит, дозировать замедление приходится лишь мышечным усилием на стоящей колом педали.

«Спортидж», напротив, заточен под городской асфальт. Баранка легкая, но информативность от этого не страдает. Зато выбраться с тесной парковки не проблема. Да и налитая упругостью подвеска явно предназначена в первую очередь для хороших дорог. Порой даже тянет назвать ее жестковатой – зато крены в поворотах минимальные

и продольной раскачке кузов КИА не подвержен. Но если вы предположите, что вне дорог «кореец» спасует, то сильно ошибетесь: упругие элементы прекрасно справляются даже с внушительными ухабами и выбоинами.

Как и подобает фавориту, «Куга» на дороге демонстрирует самый покладистый и универсальный нрав. Не нравится слишком «затянутый» руль? Можно сменить настройку усилителя на комфортную. Впереди разбитая дорога? Не беда: «Форд» спокойно справляется и с мелкими ямками, и с большими кочками. Королевский комфорт нарушает лишь одно: машина не любит продольных асфальтовых волн – они выводят «Кугу» из равновесия, а та отыгрывается на вестибулярных аппаратах седоков.

Последний забег закончен, расставим спортсменов по местам. «Спортидж» и «Куга» сошлись вплотную – если бензиновому КИА трудно было конкурировать с оппонентом, то дизельный близок к тому, чтобы столкнуть чемпиона с пьедестала. Новичок «Актион» занял лишь третье место. Впечатления от него противоречивые: не идеально настроенная подвеска, не подобающий современному автомобилю шум, но – просторный салон и мощный двигатель. Впрочем, управлять 175-сильным автомобилем с механической коробкой передач не слишком удобно. Чтобы уверенно держаться в потоке, нужно часто и энергично переключать передачи. Машина с современным автоматом, вероятно, будет в этом смысле комфортнее (хотя, бесспорно, окажется дороже и вплотную приблизится по цене к конкурентам). Как известно, в спорте не все решают мускулы, порой важнее ловкость и умелое распределение сил. **ЗР**

Денис Арутюнян:

«Трудно сделать выбор между «Спортиджем» и «Кугой» – у обеих машин примерно поровну достоинств и недостатков. Ну а главное достоинство «Актиона» – все же умеренная цена».

Какого сорта бывают курильщики? Чем заменить прогнивший бензобак? Существуют ли чисто женские парковки? Крепкие ли нервы у французских водителей? Заезжайте в августовский почтамт ЗР – обсудим!

ЧЕЛОВЕК ВТОРОГО СОРТА

Прочитал на зарулевском сайте (http://www.zr.ru/a/322865) статью про курение, заодно ознакомился с реакцией недовольных курильщиков. Те, оказывается, не желают считать себя людьми второго сорта. А я готов доказать это, и вот как.

1. Человек курит и этим загаживает свой организм. Та дрянь, которая содержится в табачном дыме, попадает в кровь и оседает на стенках кровеносных сосудов, сужая их. Подскочило давление, сосуды головного мозга лопнули, как гнилые трубы, – привет, инсульт! А после инсульта ты уже не человек, а развалина. На этом свете делать нечего.

2. Сосуды сузились – ухудшилось кровоснабжение тазобедренных суставов, они атрофировались и произошел их некроз, ходить больше не можешь. Будешь прыгать с клюкой, как последний калека. Таких попрошаек полно на вокзалах и в электричках.

3. Ухудшилось кровоснабжение тазобедренных артерий, на ногах образовались язвы, дальше – гангрена и ампутация. Будешь перемещаться с костылями, как последний бомж. Таких, опять-таки, полно на вокзалах и в электричках.

4. Человек курит за рулем. Закуривая сигарету, отвлекся и въехал во впереди идущий автомобиль. Произошло ДТП, которого могло и не быть. А не курил бы, не было бы и аварии!

Итого: поскольку злостный куряка с табаком завязывать не собирается, а на последствия плюет, то он и есть человек второго сорта. Не устраивает, что так называют? Все зависит от тебя.

Leon

» ПОЧИНИМ И ПОЕДЕМ!

Надо полагать, у этого старенького газика из Нового Афона насквозь проржавел топливный бак, а потому хозяин решил проблему, привязав канистру и проведя шланг.

Денис Давыдов, Уфа

От редакции. *Заправляться после такого «тюнинга» придется ой как часто: емкость штатного бака почти впятеро больше.*

ЭЛИТНЫЕ ЭЛЕКТРОНЫ

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Выпала командировка в Германию на «Джонсон контролс» – **Михаил Колодочкин** ознакомился с тем, как солидная фирма производит аккумуляторы. И конечно же, поинтересовался, какими она видит перспективные батареи. Мысли, навеянные ответом, не назовешь радужными...

Ну, производство нам показали, слайд-шоу тоже провели, а вот по части новинок выдали примерно следующее. Дескать, требования к современному автомобилю настолько высоки, а серьезные производители столь дорожат собственной репутацией, что в ближайшем будущем, скорее всего, каждый аккумулятор снабдят специальным чипом: его будет опрашивать система диагностики авто, чтобы дать согласие на «прописку». Примерно как у обитателей Пандоры из «Аватара» – хвост в хвост... С той разницей, что машина не согласится принять энергию от батареи, изготовленной на «неправильном» заводе!

В прошлом столетии это звучало бы примерно так: отныне на ВАЗ-21053 разрешено устанавливать исключительно батареи марки «ЗиД» ковровского завода – со всеми прочими указанный «жигуль» не заведется. В те времена запрет публично осмеяли бы и проигнорировали. Зато сейчас такое техническое решение вполне реально и может быть внедрено хоть завтра.

Первая реакция: какие нехорошие люди! Ведь ясно же, что и «Лексус» спокойно заведется любым исправным аккумулятором – хоть турецким, хоть тюменским. Зато новые батареи с чипами станут, разумеется, дороже, поставлять их будут, скорее всего, только авторизованным сервисам. А оплатим все это мы с вами.

Мысленно обругав жадных разработчиков, пытаемся найти хоть какие-то аргументы в их защиту – и сразу находим! Помните нашумевший случай, когда у владелицы новенькой «Хонды» произошел пожар, причиной которого был объявлен обыкновенный зарядник для телефона? Заметьте, не фирменный хондовский (да и есть ли такой в природе?), а приблудный, сделанный неизвестно где. А теперь «вопрос на миллион»: почему, собственно, производитель автомобиля должен ручаться за качество всех существующих в мире зарядников? Не правильнее ли разрешить пользоваться только каким-то одним, конкретным? Проверенным и перепроверенным?

Получается, не так-то все просто. С одной стороны, ну что может случиться с батареей «не того» завода? С другой – сгорела же машина из-за чужой копеечной фитюльки... Кстати, ЗР тогда провел свое расследование и выяснил: дрянной разъем, неплотно сидящий в гнезде, легко может вызвать локальный перегрев и привести к воспламенению. А коли так, выходов два: либо приобретаем абсолютно все запчасти и прибамбасы только у официального дилера, либо не жалуемся на последствия. В первом случае на полках обязательно появятся канистры с маслом для «Ауди-А6», батареи для «Поло» и упаковки с лампочками для «Фокуса»...

Само собой, состоятельного владельца авто эти страсти минуют. Капот он все равно не открывает, запчасти не приобретает, а деньги отдает официалам. Какая ему разница, есть в батарее чип или нет? А вот рукастые водители с более скромными доходами почувствуют: современный автомобиль все очевиднее выстраивается под невозможность какого-либо самостоятельного обслуживания. Прекрасно помню, как при замене лампочек на «Вольво-S60» образца 2006 года два мастера раскидали вокруг машины полмотора... А в голове тогда свербила одна мысль: справился бы я, опытный инженер-электрик, с такой работой на обочине ночного шоссе?

А может, ничего страшного не происходит? Наступила эпоха потребителей, которым по большому счету до лампочки, сколько микросхем внутри телевизора и где установлен аккумулятор – спереди или сзади.

Да и есть ли он вообще...

» К ВОПРОСУ О РАВНОПРАВИИ

Интересный паркинг удалось обнаружить в Невинномысске Ставропольского края.

Алексей Ячинский, Ставрополь

Спокойствие, только спокойствие

Недавно побывал в славном городе Париже. Едем из аэропорта в гостиницу – утро, пробки, но двигаемся. Буквально за 30 метров до гостиницы (центр города, узкая улочка, одностороннее движение) перед самым нашим носом останавливается фура, из нее вылезает водила цвета «ночью уголь воруют» и без зазрения совести начинает выгружать туши мяса. Продолжалось это минут пятнадцать. На мой вопрос таксисту типа «какого черта?» тот с сарказмом ответил: такая, мол, «ситуасьон» – это очень по-французски. Конца хвоста за нами не было видно, но никто не посигналил! Вот это и называется хорошие манеры.

Ilovecaddy

» В БОЙ ИДУТ ОДНИ БМВ

На прогулке увидели интересный автомобиль – конечно, сфотографировали.

Сергей Анисимов, Москва

***От редакции.** На борту 13 звездочек – к чему бы это?*

« ФАУНА » ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Микротрактор замечен в Томске: слепили из того, что было. А чудо-грузовик – в селе Озерном Колпашевского района.

Андрей, Томск

НАШЕМАРОЧКИ

Всех заметивших и сфотографировавших разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобильчики приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы!

ЗВЕРЬ-МАШИНА

Горбатый «Запорожец» часто провоцирует своих обладателей на различного рода тюнинг. Но такой вариант пикапа я увидал впервые. Снимок сделан на привокзальной площади Львова.

Александр Колинько, Орел

ЭКЗЕМПЛЯРЧИК

Привет! Живу в закрытом городе Озерске, в Челябинской области. Сие чудо было обнаружено в селе Большой Куяш. Если знаете, что это за экземплярчик, скажите, как называется!

Илья Смирнов, Озерск

Московский или нижегородский?

В ЗР, 2011, № 1, была заметка «Неизвестной породы зверь»: вы решили, что на приведенном там фото позирует ЗИС-5. А я считаю, что это самая настоящая полуторка. У ЗИСа должны выглядывать концы рамы, к которым крепятся передние рессоры. Бензобак у него висел под кузовом, где кончается подножка, а у этого «зверя» его не видать. Зато пробка заливной горловины видна хорошо: на полуторке бак был под смотровым стеклом и бензин бежал самотеком. Стекло цельное, не как у ЗИС-5. Фары не соединены кронштейном. Вот двигатель, возможно, зисовский – у полуторки он меньше размером. Капот точно от ГАЗ-67, а боковина явно от полуторки. Еще отмечу, что у ЗИСа на дверях было четыре петли, а у «зверя» на фото – две. Такой вот мой экскурс в историю.

Виктор Чмелев, Тольятти

Ни водитель, ни родитель

В пятницу, как положено, едем с женой по Ярославке на дачу. Самые крутые, как водится, обгоняют по обочине. Жена смотрит в окно и удивляется: «Праворулька, что ли? Девица на левом переднем грудничка кормит...». Смотрю. За рулем обычной «Хёндай», прыгающей по обочине со скоростью потока, сидит «существо разумное» и кормит на ходу из бутылочки грудничка! А на правом переднем сиденье сидит непристегнутым второй ребенок, лет трех... Я словами разными захлебнулся.

Как такую можно назвать? Прав пожизненно лишать – и водительских, и родительских!

Basel

P. S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

В августе 2011 года почтамтом заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН

УТОМЛЕННЫЕ МИГАЛКОЙ

Прочитал в Живом Журнале (http://fdn.livejournal.com/331935.html), что директор одного из консалтинговых агентств обратился к председателю Комитета Государственной думы по промышленности с предложением принять закон, согласно которому спецномера, мигалки и прочие депутатско-чиновничьи цацки будут разрешены только для автомобилей отечественного производства! Государственные структуры при закупках служебного транспорта отдают предпочтение иномаркам, поэтому принятие такого законопроекта может сыграть на руку тому, что мы по привычке называем автопромом.

Не знаю, как вам, а мне идея понравилась. Представил себе нашего маститого кинорежиссера в тонированной «Калине» с мигалкой и дуделкой – и сразу развеселился.

Михаил Никитин, Москва

От редакции. *Любители мигалок скорее пересядут на калининградские «бэмвэшки», ведь они формально тоже относятся к нашемаркам. Кстати, еще при советской власти один веселый человек предлагал пересадить всех профессиональных комсомольцев на «запорожцы» черного цвета.*

СВЕРКАЯ БЛЕСКОМ СТАЛИ

Присоединяюсь к благодарностям в адрес ЗР за публикации о шоферах военных лет. Хорошая Тема – с большой буквы. Мой отец был разведчиком, на танке ездил только на броне. А дед погиб под Наро-Фоминском, защищая Москву, – он тоже не был танкистом, но погиб в танковой атаке противника. Они не попадают в вашу рубрику, но обстоятельства их фронтовой службы способствовали возникновению у меня интереса к бронетехнике. Понимаю, что танки и бронемашины не совсем ваша область, но, тем не менее, было бы любопытно больше узнавать об этих боевых машинах именно с инженерной и водительской точки зрения. Такое расширение тематики только укрепило бы ваш авторитет.

Константин Виноградов

ВЫДОИЛИ...

Недавно узнал о «внезапной смерти» ЗИЛа. Не скажу, что сильно удивился, но, кажется, еще недавно на страницах ЗР рассказывалось о планах завода по выпуску перспективных моделей... Очень жаль. Конечно, техника последних лет там была не ахти, но я считаю, что известная модель под индексом 131 – реально крутая машина! Видимо, кого-то прикалывает уничтожать все подряд. Когда завод вдруг стал достоянием псевдоменеджеров, считающих предприятие дойной коровой, то пацанам в голову не пришло, что за коровой надо ухаживать, кормить и любить! А им, если молоко кончается, проще ее прирезать. Но ведь можно было попытаться собрать коллектив и вдохнуть новую жизнь в предприятие! Дикари, одним словом.

Михаил Шевченко, Красноярск

От редакции. *Эмоции разделяем. Однако вдохнуть в убитое предприятие жизнь, на наш взгляд, невозможно. Вернуться в социализм и продолжить клепать товары типа ЗИЛ-131 и «Рубин-714» (а заодно перекрыть импорт)? Но после мобильного телефона будет тяжеловато крутить диск на огромном черном аппарате. Конкретные предложения есть? С удовольствием опубликуем.*

«Шевроле-Круз» vs. «Рено-Флюэнс»

Всеобщая глобализация и унификация приводят к тому, что порой трудно определить «национальность» автомобиля. **Павел Леонов** не нашел в этом ничего предосудительного, сравнив два характерных продукта эпохи. Фото **Александра Кульнева**.

«Круз», в основе которого лежит глобальная джиэмовская платформа «Дельта II» (на ней построен также новый «Опель-Астра»), показали в 2008 году. В сентябре 2009-го машины получили российскую прописку: их начали выпускать на заводе компании под Санкт-Петербургом. Новинка предназначалась на смену «Лачетти», но в итоге на нашем рынке оставили обе модели. «Шевроле» привлекает прежде всего броской, отчасти даже агрессивной внешностью, разработанной корейским дизайн-центром GM-DAT под руководством Таевана Кима. Внутреннее убранство соответствует внешней упаковке.

Современные автомобили, рожденные международными альянсами производителей, все больше напоминают фастфуд: они удобны, без особых излишеств, в яркой упаковке, но при этом почти одинаковы на вкус. Таковы современные тенденции: меньше затраты – больше доходы.

«Круз» подкупает внешностью, «Флюэнс» – размерами и вместимостью. Отдать кому-либо предпочтение сложно. Выбор будет зависеть от приоритетов.

«Рено-Флюэнс»

«Флюэнс» – другой характерный пример той же корейской школы дизайна. Плавные линии, никаких острых граней, простые формы. Главные козыри, как и прежде, – внушительные габариты и вместимость. Это один из самых больших седанов в гольф-классе: длина 4620 мм, ширина 1809 мм, колесная база 2703 мм. Салон почти полностью позаимствован у нового «Мегана». До недавнего времени все машины поставляли из Турции, ныне их выпуск налажен на московском «Автофрамосе», но только с двигателем 1,6 л – автомобили с 2-литровым мотором по-прежнему завозят из-за рубежа.

«Шевроле-Круз» | «Рено-Флюэнс»

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Шевроле» продают только с кузовом седан, под конец года производитель обещает начать также продажи 5-дверных хэтчбеков. «Флюэнс» тоже представлен только с 4-дверным кузовом. Маркетологи специально развели его с 3- и 5-дверным хэтчбеками «Меган», дав собственное имя. Видимо, чтобы не портить имидж французской модели корейскими корнями. Ведь, по сути, этот седан – перелицованная копия «Самсунга-SM3».

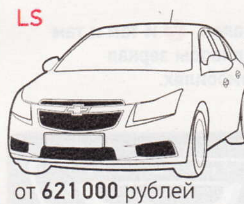
«Шевроле-Круз»

«Бэйс»

от **553 000** рублей

В начальном исполнении в автомобиле будут ABS, фронтальные и боковые подушки безопасности, крепления детских сидений «изофикс», индикатор водительского ремня безопасности, иммобилайзер, регулируемый по углу наклона руль с гидроусилителем, передние электростеклоподъемники, обогрев и электропривод боковых зеркал, аудиосистема с CD-проигрывателем, складывающаяся в пропорции 60:40 спинка заднего сиденья, 16-дюймовые стальные колеса, полноразмерная запаска, защита картера и т.д. Список внушительный, но малоинтересный из-за отсутствия кондиционера. Источник прохлады появляется в следующем подуровне вместе с подогревом передних сидений и пакетом для курящих – за дополнительные 36 500 рублей. Здесь можно заказать как опцию противоугонку за 4400 рублей. В движение такие версии приводит 1,6-литровый бензиновый двигатель мощностью 109 л.с. в тандеме с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Хотите 6-ступенчатый автомат (еще 34 500) – готовьте 624 000 рублей. Во столько же оценена версия с более мощным, 141-сильным мотором объемом 1,8 л и механикой.

LS



от **621 000** рублей

Здесь добавляются: боковые шторки безопасности, дополнительная регулировка руля по вылету (на руль вынесено управление магнитолой, а сам он отделан кожей), задние электростеклоподъемники, противотуманные фары, подлокотник между передними сиденьями, противоугонная система и т.д. Выбор силовых агрегатов тот же: единственный в этом исполнении 1,8-литровый двигатель, помимо механической коробки передач, состыковывают и с автоматической (плюс 35 000 рублей). При этом версии с более мощным мотором дополнительно оснащают автоматическим включением фар и системой динамической стабилизации. Правда, доплатить придется 47 000 рублей. Лишние лошадиные силы и ESP, конечно, не помешают, но не за такие же деньги. За АКП просят не так много, вот только сочетание с базовым мотором не самое удачное: динамика восторга не вызовет.

Наш выбор –
621 000 рублей

Выбранные автомобили весьма схожи по характеристикам, при этом «Круз», будучи дороже всего на 1000 рублей, чуть лучше оснащен, поэтому с минимальным перевесом голосуем за него.

«Рено-Флюэнс»

«Аутентик»

от **579 000** рублей

Начальную комплектацию в аскетичности не упрекнешь. Уже в базе – фронтальные подушки безопасности, ABS с ассистентом экстренного торможения AFU и системой распределения тормозных усилий EBD, крепления «изофикс», ЭУР, бортовой компьютер, «лифт» водительского сиденья, электропривод передних стеклоподъемников и зеркал (с обогревом), центральный замок, автоматическая блокировка дверей при движении, складывающееся заднее сиденье (50:50), галогенные фары, 15-дюймовые стальные колеса и т.д. Есть даже кондиционер. При таком изобилии отсутствие аудиосистемы (лишь радиоподготовка) кажется странным. В движение автомобиль приводит двигатель объемом 1,6 л (106 л.с.) в тандеме с 5-ступенчатой механической коробкой передач.

«Конфорт»

от **620 000** рублей

Водителя и пассажиров этих версий дополнительно оберегают боковые подушки безопасности, слух радует CD/MP3-магнитола, которой можно управлять и с подрулевого джойстика. Повышенный комфорт создают подогрев передних сидений (водительское – с поясничной регулировкой, пассажирское регулируется по высоте), электропривод задних стекол, передний подлокотник, разрезная (в пропорции 60:40) спинка заднего сиденья, кожаная оплетка руля, противотуманные фары и т.д. Единственный на машинах в этом исполнении 1,6-литровый двигатель также агрегатируют с автоматической коробкой передач (еще 32 000 рублей). Доплата адекватная, но только не за устаревший 4-ступенчатый агрегат. К тому же, как и в случае с «Крузом», ощутимо потеряете в динамике, причем еще заметнее. Ничего страшного, справимся и с тремя педалями.

Наш выбор –
620 000 рублей

«Шевроле-Круз» | «Рено-Флюэнс»

«Шевроле-Круз»

LT

от **719 000** рублей

В топовом исполнение еще шесть подуровней. Как и в предыдущей комплектации, различаются они комбинациями мотора (у всех версий только 141-сильный агрегат) и коробок да отделкой внутреннего пространства. Только у этих модификаций салон обтянут кожей (за доплату в 40 000 рублей). Общий список оснащения расширен за счет климатической установки, круиз-контроля, датчика дождя, салонного зеркала заднего вида с электрохромным покрытием, двух дополнительных динамиков аудиосистемы, входа USB, легкосплавных 17-дюймовых колес. Система стабилизации положена всем версиям.

«Рено-Флюэнс»

«Экспресьон»

от **645 000** рублей

Такой автомобиль дополнят надувными шторками безопасности, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, расширят список опций. За этот набор просят накинуть 25 000 рублей. Жаль, что шторки не предлагают отдельно. Моторную гамму дополняет 2-литровый 138-сильный агрегат, непременно с вариатором CVT. Данный тандем неплохо зарекомендовал себя и на других моделях концерна, но переплачивать за него 120 000 рублей (в сравнении с версией 1,6 МКП) — это чересчур.

«Динамик»

от **713 000** рублей

«Французы» в самом щедром исполнении завлекают бесключевым доступом в салон и пуском двигателя кнопкой, круиз-контролем, задним парктроником, электроприводом складывания наружных зеркал (внутрисалонное — с автозатемнением), легкосплавными 16-дюймовыми колесами, богатством дополнительного оборудования и т. д. Переплата в 36 000 рублей устроит, пожалуй, лишь беззаветных поклонников марки. Силовые агрегаты только автоматизированные: 1,6 л с АКП или 2,0 л с роботом.

Кстати, «флюэнсы» прошлого года выпуска продают со скидкой 50 000 рублей, но таких остались единицы. Стоит поторопиться.

❶ Салон «Круза» подкупает стилем и оригинальностью (тканевые вставки на панели), «Флюэнса» — качеством материалов. ❷ И там и там прохладой ведает кондиционер, а климат-контроль — прерогатива дорогих версий. ❸ В «Шевроле», как и в «Рено», приводы зеркал и стеклоподъемники электрифицированы. ❹ Полноразмерная запаска и подогрев передних сидений есть в обоих автомобилях.

«Шевроле-Круз»

«Рено-Флюэнс»

«Шевроле-Круз»

«Рено-Флюэнс»

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Производитель не балует покупателей обилием опций. Дополнительно предлагают лишь задние датчики парковки и легкосплавные колеса. За каждый пункт в кассу придется доплатить по 10 000 рублей. Мы не стали раскошеливаться, ведь установить парктроник на стороне выйдет дешевле. Штампованные колеса за эти деньги заменят литыми. Проще еще немного добавить и купить комплект отдельно, который позже можно будет обуть в зимнюю резину. Базовый цвет машин белый, за все остальные (металлики) вынь да положь еще 10 000 рублей.

Французы тоже поскупились на дополнительное оборудование. Для машин в комплектации «Конфорт» за 16 500 рублей предусмотрен лишь климат-пакет (двухзонный климат-контроль, воздуховоды для задних пассажиров, датчики дождя и света). К предметам первой необходимости это никак не отнесешь, несмотря на вполне гуманную цену. За окраску кузова простыми эмалями белого, синего и красного цветов доплату с вас не возьмут. Но если хотите, чтобы «Флюэнс» заблестел металлическим отливом, прибавьте к стоимости автомобиля те же (как и в случае с «Крузом») 10 000 рублей.

Для обоих автомобилей набор опций минимален, поэтому отдать какому-либо предпочтение невозможно.

621 000 рублей

620 000 рублей

В итоге выбранный «Шевроле» обошелся в 621 000, а «Рено» – в 620 000 рублей. Во всех номинациях они шли, что называется, ноздря в ноздрю. Лишь в плане оснащения «Круз» оказался предпочтительнее. Но и у «Флюэнса» найдется немало поклонников, для которых простор и вместимость важнее всего остального. Мы же, отбросив в сторону эмоции и субъективные ощущения, констатируем:

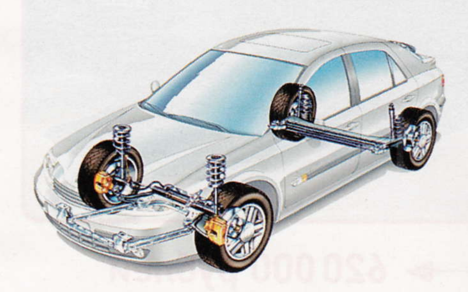
«Шевроле-Круз» – наш выбор!

ВЕРНЫЕ ДРУЗЬЯ

О ценности систем безопасности современных авто рассуждает **Евгений Борисенков**.

Официальная классификация оригинальностью не отличается – устройства делятся на активные и пассивные. Первые помогают водителю избегать критических ситуаций. В этот джентльменский набор входят антиблокировочная система (ABS), системы распределения тормозных

АКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

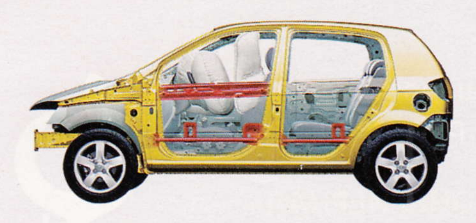


История этих устройств началась по большому счету с антиблокировочной системы тормозов. Она обладает как минимум двумя неоспоримыми преимуществами: удерживая протектор на грани блокировки, обеспечивает минимальный в данных условиях тормозной путь, одновременно сохраняя возможность управления автомобилем – колесо-то вращается! Прочие опции из «тормозной» серии задействуют узлы той же ABS и дополнительные программы в блоке управления. EBD, в частности, гарантирует нужную очередность затормаживания колес на частично загруженном автомобиле: передние раньше задних. То же относится к системе стабилизации (ESP) – здесь электронный разум просто притормаживает пробуксовывающее колесо. К сожалению, опции не всегда предлагают единым пакетом, некоторые приложения приходится докупать. Сделать это стоит без сожаления – такой запас карман точно не тянет, а при необходимости ту же систему стабилизации можно, как правило, отключить, хотя бы частично.

Оказывает неоценимую помощь даже опытному водителю – переиграть электронику по силам разве что тренированному спортсмену.

Неотключаемая система стабилизации может мешать в некоторых условиях движения.

ПАССИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ



Обезопасить себя на случай ДТП можно по-разному. Спортсмены, к примеру, предпочитают шлем, специальное гоночное кресло и многоточечный привязной ремень. Прочно, надежно… но некомфортно. В гражданской технике те же задачи решают иными способами. Вместо интегрального сиденья-ковша используют обычное (с раздельной подушкой и спинкой), снабженное регулируемым подголовником. Такое кресло легко подогнать под любую фигуру. Сзади условия обитания обычно скромнее, однако нередкое отсутствие там спасительной опоры для головы разумного объяснения не имеет – шея тамошнего обитателя ничуть не прочнее других.

Инерционные ремни безопасности почти не стесняют движений, ущемляя права свободолюбивых граждан в значительно меньшей степени. Расплата за удовольствие – довольно низкая удерживающая способность. Проблему решают преднатяжители: в момент удара лента ремня автоматически натягивается, надежно прижимая человека к сиденью. К сожалению, устройство встречается не на всех моделях – поинтересуйтесь у продавца.

Но самая, пожалуй, главная вещь – эйрбег, способный в известной мере заменить и кресло, и шлем, и даже каркас безопасности. Фронтальные подушки защищают голову (а заодно и грудь) спереди, боковые и потолочные (шторки) – сбоку. Стоят такие спасители дорого, а служат не вечно, в среднем около десяти лет. Однако горевать о «впустую» потраченных деньгах не стоит – это плата за пресловутую соломку, постеленную в нужном месте.

Существенно снижают тяжесть последствий в случае ДТП.

Минусов не обнаружено.

усилий (EBD), помощи при экстренном торможении (Brake Assist) и стабилизации движения (ESP). Есть и другие, менее популярные помощники вроде системы ночного видения или устройства, сигнализирующего об уходе с занимаемой полосы, – возможности нынешней электроники безграничны.

Вторые заботятся исключительно о спасении, пытаясь минимизировать последствия ДТП. Это ремни безопасности, подушки и подголовники.

Целый ряд опций ни в одну из групп не попал (скорее всего, потому, что они не подходят под определение «система»), однако активно пропагандируются рекламой. Что-то вроде «полностью дисковых тормозов» или некрашеных бамперов.

Потребитель к спасительным опциям относится по-разному – от «пусть будет» до «мешают ездить» и «держу, но не пользуюсь».

Те же тенденции можно проследить и у производителей. Абсолютно голые модели встречаются в производственной программе АВТОВАЗа («Лада-2107» – от 199 900 рублей) и заводов некоторых ближайших соседей («ДЭУ-Нексия» – от 242 000, «ЗАЗ-Шанс» – от 240 000).

Иные бренды немного щедрее – в базовое оснащение входит хотя бы одна подушка безопасности («Рено-Логан» – от 327 000, «Лада-Калина» – от 341 900).

Изобилие начинается, стоит нам уйти от слова «бюджетный» («Форд-Фокус» – от 509 000, «Фольксваген-Поло Седан» – от 412 800), и простирается до бесконечности – к примеру, «Лексус-RX» стоит от 1 850 000 рублей, «Ауди-А6» –от 2 250 000. ЗР

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Эта категория официального названия не имеет. Сюда записывают устройства и приспособления второго эшелона, расположившиеся где-то между «безопасностью» и «комфортом».

Парктроник – одна из наиболее популярных опций этой серии, поскольку определить, где начинается и кончается современный автомобиль, с места водителя почти нереально. Камера заднего вида дороже и капризнее – в ненастье объектив мгновенно залепляется грязью. Неплохо зарекомендовал себя датчик дождя: с ним не придется отвлекаться, чтобы изменить режим работы стеклоочистителя.

А вот датчик включения головного света или сигнализатор ухода с полосы – типичные буржуйские штучки, позволяющие нерадивому водителю перекладывать часть ответственности на ни в чем не повинный автомобиль.

Встречаются опции вовсе бесполезные – круиз-контроль, например, мало пригоден для рваного ритма отечественных автострад.

Некоторые достоинства и вовсе придуманы ушлыми продавцами. Аргумент «полностью дисковые тормоза» нельзя признать убедительным, так как тормозная динамика – забота не потребителя, а конструктора. И если машина официально допущена к продаже, значит, ее характеристики отвечают стандарту.

Помогают водителю избежать некоторых ошибок, делают управление более комфортным.

Реальная польза некоторых опций весьма сомнительна.

СРОК ГОДНОСТИ

С годами автомобиль выходит в тираж – даже ухоженная внешность не спасает от напора молодых конкурентов. Неизбежную потерю стоимости на примере авто малого класса подсчитал Игорь Теременко.

Среди машин теста больше всех обесценится «Шкода-Фабия». У этой модели ряд минусов: дорогущие запчасти и расходники, слабое лакокрасочное покрытие и небольшая (двухлетняя) гарантия. По словам владельцев, отопитель в сильные морозы плохо прогревает салон. Вместе с тем машина порадует качественными отделочными материалами, отличной управляемостью и высокой надежностью. Предложение на рынке ограниченное, однако быстро продать «Фабию» не получится. Хорошие варианты уходят в среднем за 25–30 дней.

Существенно меньше дешевеет «КИА-Рио». К плюсам модели отнесем доступные расходники и запчасти, энергоемкую подвеску, удобный салон, хорошую управляемость и высокую надежность. К тому же машина не пользуется популярностью в криминальной среде. Минусов не так много: недолговечные задние амортизаторы и передние стойки, нежное покрытие кузова и плохая шумоизоляция. Тем не менее спрос на подержанные «Рио» ограничен. Если повезет, найти покупателя удастся за 20–25 дней.

«Форд-Фьюжн» выигрывает у «Рио» чуть больше двух процентов. А ведь автомобилю есть чем похвалиться: вместительный салон со множеством вариантов трансформации, высокая посадка, хорошая адаптация к российским дорогам и малая востребованность в среде угонщиков. А вот отменной шумовиброизоляцией и ярким ближним светом этот автомобиль похвастаться не может. Предложений на рынке достаточно, реализовать добротный экземпляр сумеете за 15–18 дней.

Еще меньше размер уценки для «Шевроле-Авео». Хотя минусов у этой машинки тоже хватает: вялая управляемость, слабая задняя подвеска, неважная шумо- и теплоизоляция, бюджетные материалы отделки, бедные базовые комплектации. Из достоинств отметим доступные запчасти, неплохой для авто этого класса клиренс (155 мм), просторный салон, хороший головной свет и малую прожорливость. Избавиться от машины несложно, за 12–15 дней она обретет нового хозяина.

Выгоднее всего можно продать «Ниссан-Ноут». В его пользу свидетельствуют недорогие запчасти и расходники, просторный салон с удачной схемой трансформации заднего ряда, экономичный двигатель, энергоемкая подвеска (особенно хорошо поглощающая мелкие неровности), богатые начальные комплектации. Из минусов – лишь некачественные отделочные материалы и небольшой клиренс. В продаже такой автомобиль не застоится, интересный экземпляр уйдет за 8–12 дней. ЗР

КАК СЧИТАЕМ

Уценку автомобиля за пять лет эксплуатации вычисляем, опираясь на предложения в Интернете. Перебрав более тысячи объявлений о продаже автомобилей в одинаковых комплектациях и просуммировав данные, вычисляем средний показатель для отдельно взятой модели. Цифры приблизительные – нюансы наша статистика не учитывает.

SKODA FABIA

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	530 000	450 000	370 000	310 000	295 000	270 000	
Уценка, %*	0	15,09	17,78	16,22	4,84	8,47	62,4

KIA RIO

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	470 000	430 000	380 000	335 000	315 000	267 000	
Уценка, %*	0	8,51	11,63	11,84	5,97	15,24	53,19

*Потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным агентства auto.rumart.ru.

FORD FUSION

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	570 000	530 000	420 000	395 000	355 000	330 000	
Уценка, %*	0	7,02	20,75	5,95	10,13	7,04	50,89

CHEVROLET AVEO

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	430 000	419 000	387 000	350 000	320 000	290 000	
Уценка, %	0	2,56	7,64	9,56	8,57	9,38	37,71

NISSAN NOTE

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	536 000	510 000	480 000	440 000	416 000	390 000	
Уценка, %*	0	4,85	5,88	8,33	5,45	6,25	30,76

БОЛЬШАЯ УДАЧА

Вячеслав Субботин

FORD MONDEO

- Изготовитель – «Форд Мотор Компани», Россия
- Год выпуска – 2010-й
- В эксплуатации «За рулем» – с декабря 2010 года
- Пробег на момент отчета – 7000 км

Какую машину купить за 700 тысяч, чтобы была максимально практична для повседневных нужд и при этом эффектно выглядела? Если бы не второе условие, я предпочел бы парочку новых «логанов», но придется прицениваться к бизнес-классу. Чем богаты в этом сегменте? Цена «пятерки» БМВ чуть ли не втрое превышает указанный лимит – пусть подождет до лучших времен. «Дешевый» «Ауди-А6» за 1 миллион 800 тысяч рублей, «Мерседес» Е-класса за 1 миллион 720 тысяч – жаль, тоже мимо кассы. Поубавим гонору, посмотрим, что здесь есть для народа. «Тойота-Кэмри» – 949 тысяч, «Шкода-Суперб» – 900, «Ниссан-Теана» – 890, «Фольксваген-Пассат» – 860, «Ситроен-С5» – 840 тысяч рублей. И здесь, что называется, облом! Значит, пойдем в хвост очереди.

В конце ее есть два подходящих кандидата: продукт американо-корейского гиганта «Опель-Инсигния» за 777 тысяч и обновленный «Форд-Мондео» российской сборки – 700 тысяч ровно. Вот оно, точное попадание в бюджет!

Снаружи – красавец: большой, солидный, элегантный. Едва заметное изменение передка с укрупненной решеткой, светодиоды в фонарях да повторители указателей поворота в зеркалах позволяют назвать модель рестайлинговой, а значит, самой свежей и современной – заметный плюс к имиджу.

У «Мондео» за означенную цену мотор объемом 1,6 л, механическая 5-ступенчатая коробка, кондиционер, пять подушек безопасности (фронтальные, боковые и для коленей водителя), система курсовой устойчивости ESP, антиблокировочная система, гидроусилитель руля. Приятные мелочи – регулируемый поясничный упор у пассажира, электроприводы обогреваемых зеркал, электрорегулировка водительского сиденья, раздельное и мощное освещение каждого места в салоне, встроенное радио с MP3-проигрывателем с управлением на руле, восемь хороших динамиков.

Датчики парковки, противотуманные фары и прочие опции – за доплату. Кстати, на сайте «Форда», кроме технически оправданных опций, находишь и забавные. Скажем, предлагают 70-литровый топливный бак. А у остальных 30-литровый? Или заднюю независимую многорычажную подвеску со стабилизатором поперечных кренов. Неужели в базе неразрезной мост на рессорах? А уж как гордятся хромированной отделкой нижней линии боковых стекол. Будто без нее блеснуть нечем!

Базовые 16-дюймовые колеса можно, немало доплатив, заменить 17- или 18-дюймовыми. Зачем сверхнизкопрофильные катки обычной машине, у которой тормозные механизмы помещаются в 15-дюймовый диск? Допустим, чуть лучше управляемость за счет меньшего увода шины – отыграете за день езды по городу пару секунд времени и сэкономите, если удастся, полстакана бензина! Но нет предела тщеславию...

В целом же самая простая комплектация «Амбиенте» удовлетворяет меня по всем позициям. Смущает лишь 1,6-литровый 120-сильный двигатель. Хватит ли силенок, чтобы обеспечить достойную динамику груженой машине? Впрочем, кому-то и 300 «лошадей» кажутся скучными. Но, положа руку

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ FORD MONDEO 1.6 (0–7000 км), руб.

Коврик в багажник	3000
Комплект зимних шин (4 шт.)	18 000
Кованые диски (4 шт.)	12 800
Защита силового агрегата	5200
Топливо (средний расход 9–10 л/100 км)	12 500
Стоимость 1 км пробега	**7,4**

на сердце, понимаю: и разговоры эти – составляющая имиджа.

Вообще, у «Форда» своеобразный подход к ценообразованию – с 2-литровым мотором (следующий в линейке после 1,6), который я предпочел бы, машина дороже на 170 тысяч – четверть цены за 400 кубиков! А обещанного 1,8-литрового так и нет, потому беру, что дают, то есть 1,6 л.

Только комплектации «Амбиенте» у дилеров запросто не сыскать. Долго обзванивал центры и, наконец, нашел, за 725 тысяч рублей. На 25 тысяч подняли цену противотуманные фары, краска с металлическим отблеском и зимний пакет: подогрев сидений, форсунок омывателя и ветрового стекла. Не пожалел, в декабре «снежный пакетик» оказался кстати.

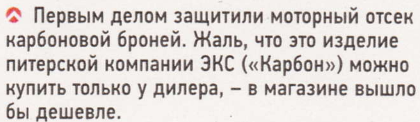
Еще пришлось докупить зимние шины «Гиславед-Норд Фрост 5», кованые диски ВСМПО, коврик в багажник и прочную и легкую кевларовую защиту картера мотора и коробки.

С колесами поступил, как делает рачительный хозяин. Родные летние шины «Континенталь» перемонтировал на легкосплавные диски, а зимним шипованным достались стальные. Так лучше. Во-первых, зимой больше ям и выше вероятность побить шины и диски; во-вторых, ржавеют – стальные не так жалко.

Поехали. Удивительно: разгон у 1600-кубового «Мондео» неожиданно бодрый и легкий. Похоже, главная пара здесь самая короткая во всей линейке фордовских коробок. К ней удачно подобраны и все передаточные числа. Ни провалов, ни перекрутки двигателя! Правда, на 120 км/ч мотор уже заметно завывает и появляется легкая дрожь, но привыкнуть можно. На максималке же шум, мягко говоря, громковат.

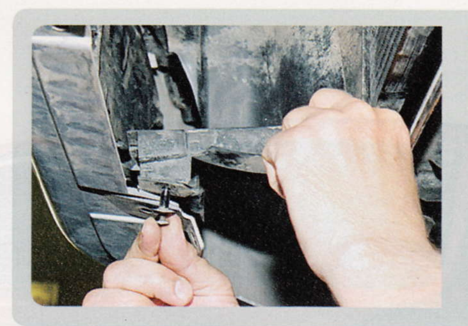
Под завязку грузить «Мондео» пока не приходилось, но с четырьмя пассажирами в городе он по-прежнему резвый. Словом, 1,6 – вариант вполне достойный. Опасения – мол, не потянет – были напрасны. А имея в виду умеренный расход бензина – в городе 10 л, на шоссе 9 л на сотню, уже могу рекомендовать «Мондео 1,6» даже близким, друзьям и знакомым.

Не всегда нравится жесткая подвеска «Мондео». Когда в машине один,



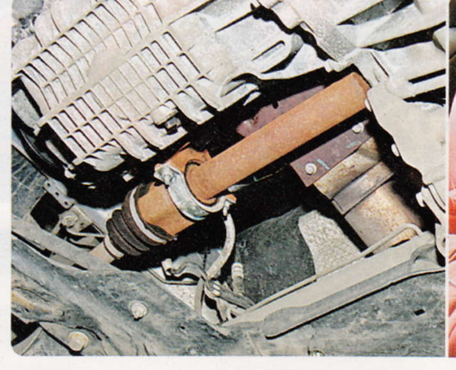
Первым делом защитили моторный отсек карбоновой броней. Жаль, что это изделие питерской компании ЭКС («Карбон») можно купить только у дилера, – в магазине вышло бы дешевле.

Радиатор, как и у абсолютного большинства иномарок, не защищен от летящих с дорог камней. Мы закрепили сетку на решетке радиатора быстро и просто обычными пластиковыми хомутами.



Российская сборка по обыкновению не без греха. Вот эта пимпочка, что в руке, должна воткнуться в дырочку напротив. Попасть в нее – требует изворотливости. Сборщик на конвейере не стал себя утруждать – просто наживил. И так сойдет. Не заметили когда, но вся конструкция, защищающая справа от радиатора моторный отсек от грязи, рухнула и чуть не потерялась. Заметили и все восстановили, когда ставили сетку на решетку радиатора.

Полуоси привода колес равной длины. Машину в сторону при разгоне уводить не будет. Но почему они на всех моделях «Форда» не защищены от коррозии и ржавые сразу после конвейера – загадка.



Российский вариант комплектации не предусматривает отключения подушки безопасности пассажира. Ребенка придется возить только на заднем сиденье. Зато там есть крепление «изофикс».

приятно пустить «Форд» по извилистой подмосковной дорожке: отлично держится. Ловко перекладывается с одного борта на другой, несмотря на солидную массу и размеры. С семьей на борту этот выпендреж ни к чему, но домочадцы все равно замечают жесткую реакцию чуть не на каждую дорожную кочку. Впрочем, это не сильно досаждает. Есть у нас и хорошие дороги.

А вот тормоза требуют привычки. Нет, эффективность на пять. Но чувствительность чрезмерная – впору босиком ездить, иначе каждое торможение вынуждает пассажиров клевать носом. Надеюсь, все же удастся освоить эту особенность до следующей зимы – разуваться в мороз даже при натопленном салоне как-то неуютно!

«Форд» хоть и собран в России, но, по сути, – иномарка. Однако в нем, как и в отечественной машине, есть что дорабатывать. Скажем, осветить багажник. По форме он – длинная конура, и, даже если не загружен поклажей, в дальние углы штатный свет почти не проникает. Хорошо бы вырезать лючок в подлокотнике заднего сиденья. Салон большой, но лыжи там лежат все равно по диагонали, а в багажник не помещаются. С лючком будет куда удобней. Об этом – в следующих сериях. ЗР

ТРИСТА ВОСЕМЬ С ПОЛТИНОЙ

Сергей Канунников

PEUGEOT 308

- Изготовитель – «Автомобили Пежо»
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с мая 2008-го
- Пробег на момент отчета – 50 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2008, № 9; 2009, № 4, 9, 11; 2010, № 6

Милое дело! Темное зимнее утро, на улице минус 25, «Пежо» старательно, хоть и медленно прогревает салон, а замок левой водительской двери не срабатывает. Дверь, как калитка у нерадивого домовладельца, болтается, а я придерживаю ее рукой, соображая, что делать.

Первый раз замок водительской двери захандрил еще прошлой зимой. После перепадов температур с плюса на минус и обратно перестала открываться с брелока водительская дверь. Все открываются, а эта, как назло, нет. Приходилось залезать в машину через пассажирскую и отворять левую изнутри. После этого все работало безотказно до следующей длительной стоянки на морозе. Первый замок поменяли еще по гарантии, второй начал барахлить следующей зимой.

...Минут через двадцать уже стал подумывать, чем подвязать дверь, чтобы доползти до тепла. И тут мои отчаянные попытки оживить замок многократным нажатием кнопки на панели приборов привели, наконец, к успеху – дверь закрылась, прогретый «Пежо» резво поехал в наш техцентр.

Замок разобрали полностью, высушили, смазали, собрали. Он исправно работал... до следующего снегопада и температурного скачка. Последний раз опять открыл машину изнутри – к счастью, уже без экстремальных последствий, потом на улице стало суше, ну а затем теплее.

Вообще, двери нашего 308-го – явление загадочное. Осенью, еще до морозов, на разгоне, торможении и в поворотах стал отчетливо слышать бульканье. Источник обнаружил в левой задней двери, из которой после смещения нижнего уплотнителя через дренажное отверстие вылилось... замерить не догадался, но с литр воды там было! Придирчивый внешний осмотр двери ничего не дал. В остальных – сухо. Изменили положение резинки – вроде не булькает.

Эти неисправности, конечно, неприятные, но скорее курьезные. За последние 15 тысяч были

и посерьезней. К 40 тысячам передние колодки износились в ноль да и диски потребовали замены. Рано! Ведь машина работает в основном в городе, ничего экстремального с ней не делали. Стоимость деталей и работы, проведенной, как и ТО, на фирменном сервисе, изрядно подпортила финансовые показатели «Пежо».

Ну а менее чем через 3 тысячи километров после этого потек насос системы охлаждения. Первый признак: стрелка прибора стала двигаться рывками – долго стояла на месте, затем прыгала (хорошо хоть, не выше нормы). Насосы на СТО, к счастью, не дефицит, но восемь тысяч с хвостиком – отдай!

Диагностику передней подвески решили провести после того, как попали, возвращаясь ночью из командировки, в серьезную яму на загородном шоссе. К счастью, все параметры остались в норме. Вот тут «Пежо» молодец, ничего не скажешь!

Расход топлива за отчетный период вырос не по вине автомобиля или водителя, а по причине зимних московских пробок, в которых он поднимался к 12 л/100 км. Расход масла – есть, но мизерный: за последние 10 тысяч – около литра.

Последнее событие: на мойке с двери багажника улетела буква *Т*. Теперь надпись выглядит немного комично, но ведь звучание-то не поменялось. И вообще, пусть это будет самой серьезной проблемой 308-го в будущем. ЗР

Буква не выдержала очередной мойки. Комплект новых стоит 500 рублей.

Ткань вокруг рычага коробки передач, потрескавшаяся к 50 тысячам, создает неопрятный вид – машина словно прошла уже тысяч полтораста.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ PEUGEOT 308 (0–50 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–35 000 км)	133 112
Из них на бензин	79 897
Расходы на содержание (35 000–50 000 км)	72 091
Из них на бензин (А95, средний расход – 10,3 л/100 км)	41 310
ТО-40 000 км	9040
Замена насоса системы охлаждения	8482
Диагностика подвески	2720
Замена передних тормозных колодок и дисков	10 539
Общие расходы (0–50 000 км)	205 203
Стоимость 1 км пробега	4,10

ДЕНЬ ТАНКИСТА

«Вольво-740» – одна из немногих машин, которые народная молва удостоила имени собственного – «шведский танк». Прицениться к такому подержанному автомобилю за 200 000 рублей попытался **Максим Приходько**. Фото **Александра Кульнева**.

Автомобили этой марки в нашей стране долгое время были как бы в тени: бизнес ездил на «немцах», шоу-бизнес – на «американцах» и «японцах», а криминал на всем подряд – за вычетом моделей этой марки, поскольку выражение «вольво-драйвер», означающее пенсионерский стиль езды, пришло к нам раньше, чем эти замечательные машины. «Вольво-740» был выбором иностранных дипломатов. С советских времен перед глазами небольшая стоянка перед посольством Аргентины, у главного входа в которое всегда парковался угловатый красавец седан темно-синего цвета с кремовыми шторками на заднем стекле, почти вертикальном. Признание марки простыми соотечественниками состоялось в середине девяностых. Сегодня, когда вторичный рынок располагает достаточным разнообразием марок и моделей, заднеприводный «Вольво-740» родом из восьмидесятых прошлого века нет-нет да и встретится в числе прочих авто, ищущих новых хозяев. Подойдет ли такая машина на каждый день? Я приценился к 740-му универсалу 1990 года выпуска с самым распространенным бензиновым мотором – 2,3 л, 115 сил, – коробкой-автоматом и пробегом примерно под 200 000 км. Примерно, так как одометр приказал долго жить три года назад. Неужели все это богатство предлагают по цене нового «Дэу-Матиз»?

АББА-ЛДЕННЫЕ КОРНИ

Осмотр традиционно начал с оценки внешнего состояния кузова. Фанаты марки, не волнуйтесь, это действительно старая добрая 740-я, просто ее нынешний владелец провел апгрейд, в результате которого универсал приобрел черты более поздней модели – V90. Кстати сказать, «90-х» седанов у нас пруд пруди, а вот универсал на этой базе сыщется едва ли. Такая «подтяжка лица» обошлась владельцу в 60 000 рублей, причем никаких трудностей с приобретением элементов передней части не возникало. Недорого, если учесть, что в эту сумму входила работа по установке узких «девяностых» фар, подгонка передних крыльев, переднего и заднего бамперов, а также иной облицовки радиатора плюс окраска всех новых деталей. Кстати, неоригинальные фары для «Вольво-740» стоят 1960 рублей, поворотники – по шестьсот. Заодно заменили ветровое стекло. Владелец решил сэкономить и поставил китайское, за 2500 рэ. Ничего, держится. В остальном машина аутентична и всем своим видом показывает, что еще поездит по родным просторам. Даже в традиционно больных местах – на порогах и рамке ветрового стекла – пугающей ржавчины нет. Прекрасный результат, если учесть, что этому мега-«сараю» стукнул уже 21 год.

Продолжаю осмотр. Задние фонари тоже неродные и тоже с Дальнего Востока. Неродные (б/у) можно найти на многочисленных разборках по цене от 500 до 1000 рублей. Вообще, несмотря на солидный возраст модели, с запчастями проблем нет. Скажем, оригинальная водительская дверь в сборе со стеклом стоит не дороже полутора тысяч!

Сажусь в машину. Салон время тоже пощадило, плотная темно-серая ткань сидений практически не вытерлась. К непривычному рычагу отпирания двери предстоит привыкнуть, как и к мощному селектору автомата. Вся эта монументальность внушает уважение и свидетельствует о том, что конструкция добротная.

Теперь моторный отсек. В нем есть табличка, которая указывает, что автомобиль сделан в Бельгии. Злые

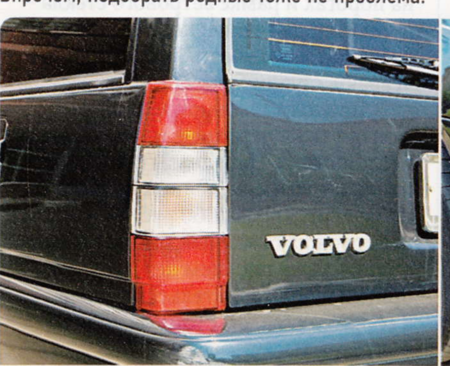
От водительского места «Вольво-740» просто веет благополучием старой Европы: вальяжно, просторно и никаких «сверчков»! Тканевый салон машин в возрасте гораздо предпочтительнее, чем кожаный. Не так видны следы времени.

Комбинация приборов машины из восьмидесятых. Обратите внимание, сколько места выделено аналоговым часам.

Багажный отсек этого универсала – 990 л. Если сложить спинку заднего сиденья, и вовсе получится грузовик – 2123 л.

НАША СПРАВКА

«Вольво-740/760» выпускали с 1984 по 1992 год в вариантах седан и универсал. На основе этой платформы изготавливали и купе – такие машины обозначались индексом 780. Модель собирали практически вручную силами итальянского кузовного ателье Bertone. Несколько особняком стоят лимузины, включая 6-дверные универсалы, которые производила фирма Nilsson Karosserifabrik AB. На 700-ю серию устанавливали двигатель V6 объемом 2,8 л, который выдавал 143 л.с. Этот мотор выпускали совместно с «Рено». Затем пришел черед турбированного 2,3-литрового, мощностью 182 л.с. Были и простые, атмосферные 2- и 2,3-литровый моторы, мощностью от 112 до 136 л.с. Что касается дизельных агрегатов, то их шведы выпускали совместно с «Фольксвагеном». Наибольшее распространение получил турбодизель мощностью 130 сил. На все машины устанавливали как механические, так и автоматические коробки. В 1987 году провели небольшой внешний рестайлинг. Тогда же машина получила заднюю многорычажную независимую подвеску Multilink. Американские версии машины ничем не отличались от европейских, за вычетом светотехники и семиместного салона.



Эти фонари с белыми рассеивателями поворотников неоригинальные, по 600 рублей. Впрочем, подобрать родные тоже не проблема.

Фейслифтинг по-русски продлил молодость «Вольво-740» и позволил ему визуально скинуть лет десять.

Износостойкость кузова лучше всего проверять по порогам. Для справки: новый порог стоит 1810 рублей.

Единственное рыжее пятно на черной «шкуре» авто – рамка ветрового стекла. Место для коррозии хрестоматийное.

языки говорят, что «вольво» из Швеции в плане сборки понадежней будут, но, думаю, это сказки. За все время эксплуатации замены попросил лишь радиатор (5000 рублей). Проблему с генератором решили малой кровью – переборкой за 2500 рэ. Замена ремня ГРМ с роликами не в счет, это регламентные работы. Цена на ремень, опять же, просто смешная – 620 рублей стоит самый дорогой, а есть и дешевле! Кстати, рулевая рейка, одно из слабых мест этой модели, пока не сдается. Подвеска потребовала большего внимания. Впрочем, все необходимые для ремонта деталюшки, включая шаровые опоры, салейнт-блоки в рычаги и втулки переднего стабилизатора стоят недорого – 1920 рублей за весь набор. Другое дело, что выполнить эту работу столичные сервисы берутся за 5000 рублей, не меньше. Задние пружины и амортизаторы владелец поставил от 240-й модели, эти попрочнее будут. Естественно, катализатор в выпускной системе отсутствует.

ШВЕДСКИЙ СТОЛ

На ходу аппарат хорош. Говорю это с позиций сегодняшнего дня и современных автомобилей. Хозяйственные полюбят его за багажник, практичные – за неубиваемую подвеску, рачительные отметят скромный для такого литража аппетит. Кстати, шустрить и уходить с пробуксовкой со светофоров на таком «Вольво» не хочется – приятнее двигаться размеренно. В нынешнюю космополитическую эпоху, когда машины отличаются друг от друга только шильдиками на капоте, хочется позволить окружающим разглядеть этот шведский «комод». Если хотите, у старых автомобилей есть особая грация. К тому же модель на дороге уважают – из-за габаритов.

Но все-таки этот «вагон» я не купил. Мечтаю найти точно такой же, но семиместный: семья у меня большая. Говорят, эти версии с американского рынка у нас еще встречаются. А о том, что представляют собой подобные авто в плане обслуживания и ремонта, я уже знаю. Да и вы тоже. ЗР

Благодарим Михаила КРАСАВЧИКОВА за предоставленный автомобиль.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ VOLVO 740,

в столичном регионе (новые неоригинальные), руб.

Фара	1960
Фонарь	600
Крыло переднее	3500
Ветровое стекло	2500
Шаровая опора	400–1100
Колодки передние/задние	500/550

ПРОКАТНЫЙ СТОН

Хватить адреналина на всю катушку можно либо прыгнув с парашютом, либо взяв машину в прокатной конторе. Вот где автомобиль – взаправду источник повышенной опасности, в чем лично убедился **Максим Приходько**. Фото **Александра Батыру**.

Слов нет, прокат – дело хорошее и нужное, если все по-честному: мы им настоящие деньги, они нам в аренду не менее настоящий автомобиль, то есть исправный, а не пародию на четырех колесах. Не первый раз приходится слышать нелестные отзывы о том, с чем сталкиваются клиенты, арендуя авто. Решил проверить, какой техникой промышляют себе на жизнь прокатчики в разгар сезона. Выбрал три компании: крупную сетевую, среднюю и мелкую, чей автопарк составляет две-три машины В-класса. Что до условий найма, то у всех прокатчиков они практически одинаковые: возраст водителя не ниже 21 года, местная прописка, опыт вождения от трех лет. По условию задачи автомобиль мне нужен в день обращения.

ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ

попытка 1

ПАТРИОТИЧЕСКИЙ ПОРЫВ

Чем хороша крупная контора, так это обилием филиалов, включая соседний Питер. Я пожелал отечественный переднеприводный автомобиль для поездок по столице, сроком на сутки. Барышня-диспетчер ответила, что сейчас машин свободных мало, и предложила явный неликвид: «Ладу 4×4». Я мягко дал понять, что прокатных контор в Москве хватает. Она оценила мой пассаж и предложила «Приору» за 1350 рублей в сутки и 4500 рэ в виде залога. За эти деньги мне обещали (согласно договору) исправную «Ладу» 2007 года выпуска. Мне вежливо объяснили мои права и обязанности, проконсультировали насчет возможных форс-мажоров и других неприятностей. Идем за машиной.

Внешне «Приора» напоминала изрядно потрепанный штурмовик. Проверять ее на техпригодность, как и остальные прокатные авто, будем силами зарулевского лабораторно-технического центра «Тушино». «Там лампочка *Check* горит, не обращайте внимания», – напутствовал меня сотрудник компании. И я поехал.

Личное дело:
«Лада-Приора», 2007 год, пробег 129 594 км.

Ветровое стекло затерто, фары молочно-белые, масса вмятинок, глубоких царапин и прочих шрамов. Магнитолы нет, сигнализация не работает, бардачок лучше не открывать – крышка падает под ноги пассажиру. Руль отполирован беспечными ездоками так, что, по ощущению, больше похож на деревянный. Салон средней потертости и чистоты. Машина укомплектована знаком аварийной остановки, запаской в виде зимнего колеса на литом диске и аптечкой, в которой валидол «кончился» в прошлом году. Пока ехал на нашу базу, машину немного уводило в сторону, при торможении чувствовалось биение руля. Пациента сдал с рук на руки и стал ждать ответ.

Геннадий ЕМЕЛЬКИН, руководитель ЛТЦ «Тушино»:
– Уровень масла в двигателе в норме, в коробке оно вообще свежее: его регулярно доливают из-за течи в коробке. Салонный фильтр забит пылью. Аккумулятор не закреплен, как и сирена сигнализации. Задняя правая стойка с подтеками масла. У левого заднего колеса на внутренней стороне две большие грыжи. Протектор на всех колесах на грани разумного. Давление в шинах пляшет от 2 до 2,4 атм. Сканер зафиксировал семь ошибок, в числе которых пропуски воспламенения во втором цилиндре и отсутствие сигнала с первого датчика кислорода. Тестер тормозной жидкости показал, что содержание влаги в тормозной жидкости более 3%. По одной только этой причине безопасная эксплуатация данного автомобиля невозможна. Из хорошего: шаровые опоры в норме, как и тормозные колодки. Мой вердикт: автомобиль в прокате использовать нельзя.

Итак, сутки аренды «Приоры» обошлись мне в 1350 рублей. Залог – 4500, мойка авто – 300, его заправка – в итоге получилось 6550 рэ. (Залог мне вернули, но потом.) Из плюсов: я съездил по своим делам. В минусе: то, что я доехал, было чистым везением.

Пластик фар «Приоры» затерт до такого состояния, что ближний свет здесь, словно тусклый габаритный огонек.

Уровень влаги в тормозухе «Приоры» просто запредельный. Не дай бог с такими тормозами да под хороший уклон!

проба 2

БЕЗ ВАРИАНТОВ

Прокат-середнячок – это сайт с перечислением машин да пара арендованных комнат в районном таксопарке. Если заблудитесь, барышня-администратор выведет вас по мобильнику – что твой ГЛОНАСС! Признаться, я тоже поплутал, прежде чем арендовал авто на сутки. Некоторые из подобных фирм работают без залога, но предварительно просят заполнить заявку на авто в электронном виде: «Это чтобы наша служба безопасности вас проверила». Я, видимо, подозрений не вызвал, за что мне и выдали «Шкоду-Фабия» 2008 года за 1900 рублей, причем без ограничения пробега по Москве

Личное дело:
«Шкода-Фабия», 2008 год, пробег 147 104 км.

Кузов был почти без вмятин, но салон!.. Он пережил не один потоп, включая всемирный, отчего тканевая обивка приобрела вид весьма отталкивающий. Сквозь шум двигателя пробивался явно посторонний звук. Ладно, приеду в наш техцентр – там скажут, что к чему.

Жидкость в приводе тормозов «более-менее» была у «Фабии».

Зато по запущенности салона она на первом месте – тут никакая химчистка не спасет.

ХОД 3

МАЛЫЙ БИЗНЕС

и области. Это был единственный свободный автомобиль, исключая огромный японский вседорожник за 6900. «Машина с кондеем», – ободрили меня, а на постоянно горевший «чек энжин» предложили не обращать внимания: «Главное – чтобы никаких красных огоньков не зажглось». Вглядываясь в приборный щиток, я поехал.

Геннадий ЕМЕЛЬКИН:

– Уровень масла в моторе в норме. Передние тормозные колодки сильно изношены. Задний левый тормозной барабан не закреплен на ступице, требуется регулировка стояночного тормоза. Корректор фар постоянно работает, пытаясь настроить левую фару. Защиты моторного отсека нет, отчего под капотом полно грязи. Протектор шин в норме, но на правом заднем колесе внутренняя грыжа. Что касается давления, его разброс по колесам – от 1,5 до 2 атм.

Сканер сообщил, что первый датчик кислорода не дает сигнала, отчего постоянно горит «чек». Тест тормозной жидкости показал, что она на грани: от 1,5 до 3% влаги. Машина не укомплектована аптечкой, знаком аварийной остановки и огнетушителем.

Итог: такой автомобиль я к эксплуатации не допустил бы.

Сутки владения аппаратом стоили 1900 рублей, плюс 400 на бензин и 300 на мойку. На круг вышло 2600 рублей. Не так дорого, но пользоваться такой машиной стоит только в самом крайнем случае. Вы бы видели этот страшный салон сами! Свиней там перевозили, что ли?

Интересно, как выглядел тот джип за 6900, который мне предлагали?

В третий раз я закинул свой невод – выбор пал на совсем уж небольшую фирму, чьи координаты нашел во Всемирной Паутине. Заказ оформил через нее же. В наличии был «Шевроле-Лачетти» 2007 года. Минимальный срок заказа – от двух суток, каждые из которых стоят 2450 рублей. Еще 6000 – залог , если ездить в пределах Москвы и области. За настоящий дальнобой разовая доплата – 4000 рублей. Так далеко я ехать не собирался, хотя «Лачетти» досталась с автоматом! Мужчина, оформлявший документы,

Личное дело:

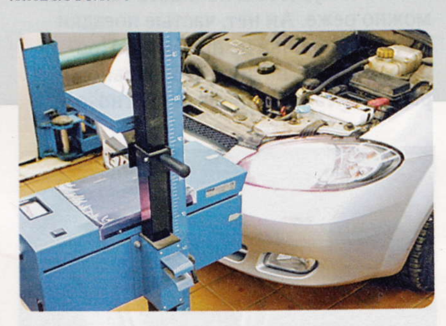
«Шевроле-Лачетти», 2007 год, пробег 68 635 км.

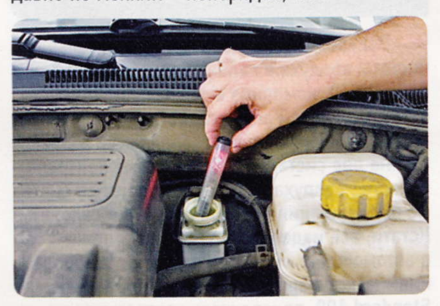
Внешне машинка как новая, лишь в районе левой задней арки небольшая вмятина да замят правый порог. Музыка играет, автомат работает, кондиционер холодит былые раны, салон чистый. Трам-пам-пам, наконец-то повезло! Однако что скажет наш завлаб?

Геннадий ЕМЕЛЬКИН:

– Уровень всех технических жидкостей в норме. Колеса почти новые, вдобавок все (!) накачаны до 1,9 атм. Передние колодки, судя по виду, недавно заменили, равно как и задние. К ходовой части претензий нет. Пресловутый «чек» не горит, а тест тормозной жидкости показал, что ее надо менять. Опять же аккумуляторная батарея не зафиксирована в моторном отсеке. Сканер показал, что жизненный цикл датчика кислорода вот-вот подойдет к финишу. Увы, при кажущейся ухоженности автомобиля полноценно эксплуатировать его тоже нельзя.

заботливо уложил их в красивую папку и подытожил: «Для города самое то!». Машина ждала меня в одном из тихих переулков в старом центре. Впервые авто оказалось чистым и с полным баком. Подумалось: «А жизнь-то налаживается!».





▲ Свет фар «Лачетти» в норме, как и другие узлы и агрегаты.
▼ Но вот тормозную жидкость в машине давно не меняли – непорядок, понимаешь!

Единовременно я отдал за двое суток аренды 4900 рублей, в залог оставил 6000, бензинчику выхлебал на 400, плюс 300 рэ за мойку – итого 11 600 рублей. Самый приличный автомобиль, но и он с тормозухой подкачал. Понажимай я эту педаль более энергично, смог бы я остановиться, когда надо, сам, а не упершись в чей-то задний бампер?

В течение нескольких дней я путешествовал на прокатных автомобилях. Конечно, если прижмет и ехать надо позарез, аренда автомобиля – благое дело. При условии, что авто будет таким же настоящим, как и деньги, которые вы потратите. Наш прокат больше напоминает почасовой детсад. На какое-то время ребенка можно пристроить, но не удивляйтесь потом, что дите успеет освоить те слова, которыми вы пользуетесь лишь в минуты сильнейшего раздражения, причем не в кругу семьи.

Вывод один: этот род деятельности следует обязательно лицензировать, а прокатные автомобили должны проходить техосмотр раз в полгода, как и весь официальный пассажирский транспорт. Впрочем, деятелей малого прокатного бизнеса нынешнее положение вещей вполне устраивает. Судите сами: простенькая «Шкода-Фабия» стоит под 400 000 рублей. Сдавая ее за 1900 в сутки круглый год, даже с учетом страховки и некоторых трат на техобслуживание и техосмотр, хозяин быстро отобьет потраченное. Выгодный бизнес, как ни крути. ЗР

ЗДОРОВЫЙ ДУХ

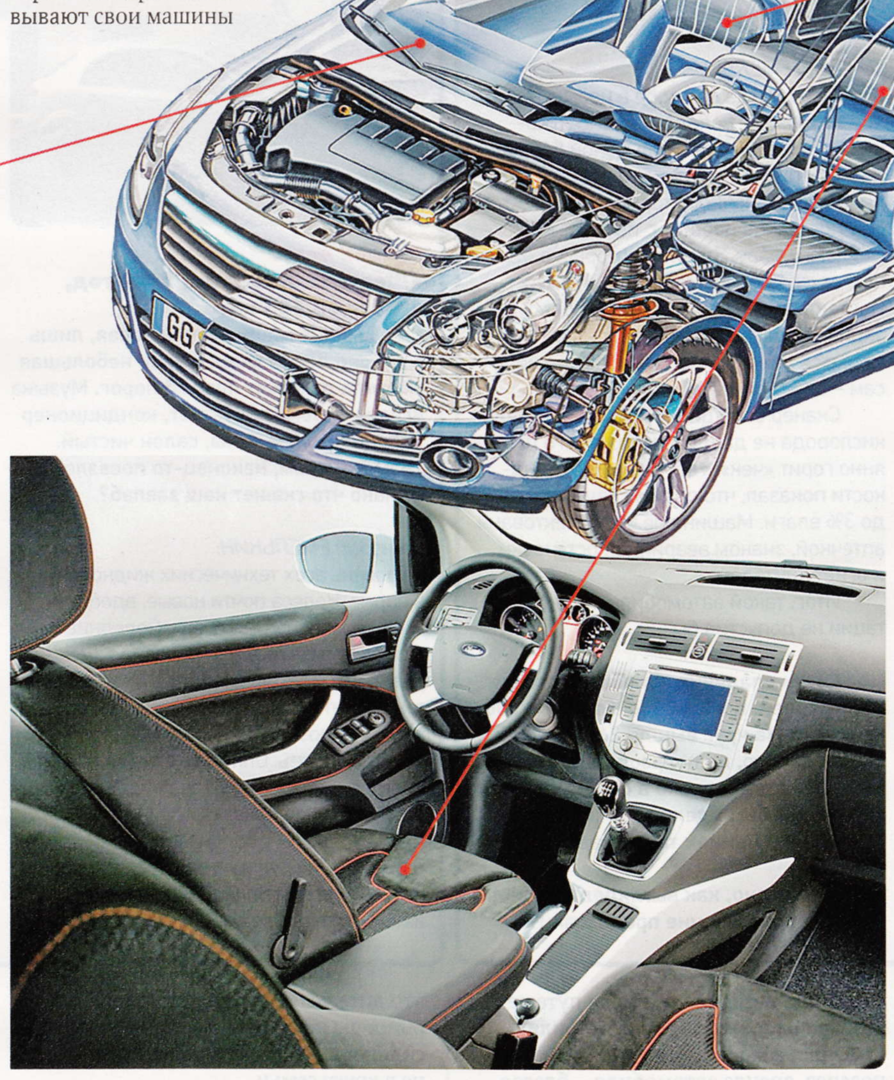
Радикулит замучил? Давление скачет? Астматический синдром обострился? **Максим Приходько** нашел нетрадиционные способы лечения этих болезней.

Автомобиль нынче пошел больно умный. И притормозит сам, и предупредит обо всякой опасности, а то и вовсе заглянет фарами за угол. Массажеры, климат-системы и супер-«музыка» с выходом во Всемирную Сеть и вовсе располагают к тому, чтобы покидать салон как можно реже. Ан нет, частые поездки на авто здоровья не прибавят. Проблем хватает, начиная с банального радикулита и заканчивая диагнозом, заставляющим мужчин рассматривать аптечные витрины дольше обычного. А всевозможные остеохондрозы и прочие аллергические и астматические синдромы? Это понимают и производители автомобилей, время от времени пытающиеся заинтересовать нас своей продукцией с необычной точки зрения. Учитывая нынешний тренд здорового образа жизни, некоторые концерны нашпиговывают свои машины суперпродвинутыми опциями, одобренными национальными минздравами или ассоциациями врачей узких специализаций.

«Вольво». Чтобы добиться максимальной чистоты воздуха в салоне новых моделей S80 и XC60, компания в тесном сотрудничестве с Шведской ассоциацией по проблемам астмы и аллергических заболеваний разработала две системы: IAQS (система контроля качества воздуха) и CZIP (комплексная система поддержания чистоты воздуха в салоне). Кстати, все изделия из текстиля и кожи в автомобилях «Вольво» отвечают требованиям международного стандарта Oeko-Tex Standard 100, призванного контролировать воздействие на человека вредных веществ, содержащихся в изделиях из таких материалов.

НАШ РУЛЕВОЙ

Эксперты британского университета «Куин Мэри» выяснили, что на баранке обычного автомобиля почти в девять раз больше всевозможных бактерий, чем в общественном туалете. Так, на одном квадратном дюйме руля специалисты обнаружили аж 700 разновидностей бактерий! (Для сравнения: в туалете их всего восемь десятков.) Среди них есть весьма опасные, способные вызвать кишечные расстройства и даже отравления. Объяснение этому феномену довольно простое: многие водители просто не моют руль. Например, в США только треть автовладельцев занимается этим один раз в год.

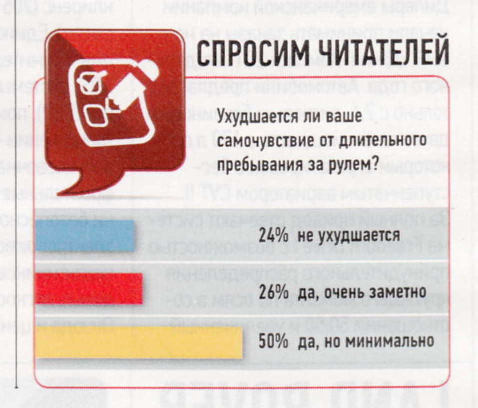


«Форд». Сертификат «TÜV Рейнланд» подтверждает, что салоны семи моделей концерна, поставляемых на российский рынок, не содержат материалов, вызывающих аллергию. Это «Фокус», C-MAX, «Куга», «Мондео», S-MAX, «Гэлакси» и «Фиеста». Стратегия создания здоровой атмосферы в салоне разделена на две части: поддержание чистоты воздуха и использование нераздражающих материалов. В ходе проверки на аллергенность подвергли исследованию более 100 наименований материалов и компонентов. Кроме анализа выделяемых паров, провели дерматологический тест обивки сидений, оплетки руля и ковриков.

Собственно, даже в советские годы ГОСТ четко регламентировал допустимый порог всяких вредных испарений, выделяемых отделочными материалами салона авто при его нагреве до 50 градусов. Но аромат новой отечественной машины по-прежнему кружит голову владельцу не только от счастья – выходит, проблему до конца так и не решили.

Повышенную заботу о здоровье водителя и пассажиров до сих пор проявили лишь три мировых автопроизводителя. Представители прочих в личных беседах уверили, что раз их авто имеют сертификаты соответствия, то нам беспокоиться не о чем. Пока... ЗР

«Опель». Сиденья новой модели «Мерива» разработаны при участии ассоциации AGR. В нее входят немецкие, швейцарские и австрийские специалисты, озабоченные здоровьем спины и позвоночника. По их данным, почти 70% населения Германии страдает от подобного недуга, в том числе немало автомобилистов. В «Опеле» о таких людях позаботились – эргономичная система с использованием особых приспособлений для поддержки спины уже сертифицирована рядом медицинских организаций в Европе.



Дилеры американской компании начали принимать заказы на новый «Джип-Компас» 2011 модельного года. Автомобили предлагают только с 2,4-литровым бензиновым двигателем мощностью 170 л.с., который агрегатирован с бесступенчатым вариатором CVT II. За полный привод отвечают система Freedom Drive I с возможностью принудительного распределения крутящего момента по осям в соотношении 50:50 и увеличенный клиренс (205 мм спереди и 209 мм сзади). Единственная комплектация «Лимитед» довольно щедрая: ABS, системы курсовой устойчивости (ESP), помощи при экстренном торможении (Brake Assist), противобуксовочная (Traction Control), фронтальные и боковые подушки безопасности, климат-контроль, электроприводы зеркал, стеклоподъемников, водительского сиденья, легкосплавные колеса и т. д. Отсюда и цена – 1 210 000 рублей.

ТагАЗ

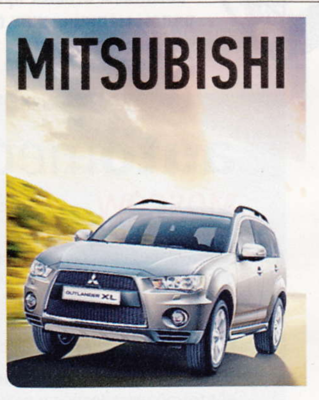
Таганрогский автомобильный завод представил новую бюджетную модель С-класса с рабочим названием С10. По сути, это слегка модернизированная копия модели JAC A138 Tojoy, освоенной в Китае в 2008 году. Заводчане усовершенствовали технологию сварки кузова, добавили антикоррозийную обработку и новые цвета-металлики. Сертификация новинки завершена – пройдена процедура одобрения типа транспортного средства. Первые товарные автомобили уже отгружены дилерам. Под капотом С10 стоит бензиновый двигатель объемом 1,3 л (93 л.с.), состыкованный с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Пока машины доступны в единственной комплектации: с усилителем руля, кондиционером, передними электростеклоподъемниками, аудиосистемой и другими опциями, но без подушек безопасности. Цена – 340 000 рублей. Линейку модификаций обещают со временем расширить.

LAND ROVER

Впервые в России стартовала уникальная программа «Лизинг – обратный выкуп». Обязательные условия: аванс от 35%, срок договора два года, выкупной платеж 30%. Чтобы воспользоваться программой, достаточно прийти в салон официального дилера «Ленд-Ровер» или «Ягуар», выбрать автомобиль в нужной комплектации, после одобрения лизинга внести первый платеж по договору – и можно уезжать на новом транспортном средстве. Продавцы гарантируют обратный выкуп машины с остаточной стоимостью до 65%. По окончании срока договора есть возможность приобрести новый автомобиль, сдав старый и доплатив требуемую сумму.

Компания представила навигационную систему, разработанную специально для модели «Солярис». Она устанавливается взамен штатного головного устройства, поэтому привлечет владельцев не только новых, но и подержанных автомобилей. В основе системы 7-дюймовый широкоформатный цифровой TFT-LCD-экран с функцией «тачскрин», AM/FM-радио с поддержкой RDS, встроенный усилитель, разъем USB и т. д. Устройство поддерживает работу iPod, iPhone и iPad. В навигаторе установлена лицензионная программа iGo PRIMO. В стандартную комплектацию входит полный набор карт территории России.

При желании список можно дополнить картами Восточной и Западной Европы. В системе заложено свыше 320 тысяч «точек интереса» в 70 различных категориях (заправки, гостиницы, рестораны, аптеки, больницы и т. д.). Самое главное – устройство пригодно для установки в любой автомобиль, независимо от комплектации. Рекомендованная цена – 28 000 рублей.



В конце июня на совместном заводе «Пежо-Ситроен-Мицубиси» под Калугой возобновили сборку полноприводных «аутлендеров XL» с самым мощным двигателем – 3-литровым, 223-сильным. Изначально кроссоверы с V-образной бензиновой «шестеркой» у нас продавали, но после рестайлинга (весна 2010 года) они исчезли из производственной гаммы. От собратьев поскромнее такие версии отличают хромированные накладки на дверных порогах и подоконных линиях, серебристые накладки на консоли АКП и электрический люк в крыше. Рекомендованные цены начинаются с 1 379 000 и с 1 479 000 рублей за автомобили в комплектациях Instyle и Ultimate соответственно.

АВТОВАЗ

Priora

АВТОВАЗ начал производство двух новых модификаций семейства «Лада-Приора». Отныне на автомобили с кузовами седан и хэтчбек в комплектации «Стандарт» устанавливают модернизированный 8-клапанный двигатель мощностью 90 л.с. с облегченной шатунно-поршневой группой. Помимо снижения массы этих деталей на 39%, оптимизировали систему охлаждения блока и головки цилиндров, внедрили новый привод распределительного вала с автоматическим натяжителем и форсунки охлаждения поршней, что позволило увеличить мощность с 59,5 до 64 кВт, а максимальный крутящий момент – со 120 до 140 Н·м. Это достигнуто прежде всего благодаря снижению механических потерь. Как следствие, снизился уровень шумов и вибраций, а также расход топлива, повысилась экономичность. Ресурс двигателя при этом вырос минимум до 200 000 км. С мая все «приоры» оснащают электронной педалью газа. Розничные цены машин с новым мотором составляют 318 800 рублей (седан) и 324 800 рублей (хэтчбек).

В продажу поступили также «приоры» с обновленной внешностью. Автомобили получили новый передний бампер и решетку радиатора с хромированной окантовкой. Поворотники с крыльев переехали на зеркала заднего вида, а их место занял шильдик *SE* (Special Edition). «Специальные» машины доступны только в дорогом исполнении «Люкс» с фронтальными подушками безопасности, ABS, климатической установкой, датчиками света, дождя и т. д. За седаны просят 393 900, за хэтчбеки – 398 700 рублей.

Kalina

В Тольятти наладили выпуск двух новых версий «Калины» в топовом исполнении «Люкс». В первом случае речь идет о хэтчбеках с 1,6-литровым 16-клапанным мотором (98 л.с.), часть которых украшает оригинальный передний бампер и спойлер задней двери. Их интерьер выполнен в темных тонах, а сиденья отделаны искусственной кожей. В комплектацию входят фронтальные подушки безопасности, ABS, климатическая установка, аудиосистема, ГЛОНАСС/GPS-навигатор и т. д. Такие машины стоят 379 100 рублей.

Вторая версия новой комплектации разработана как для хэтчбеков, так и для универсалов. Это максимально насыщенное исполнение. Здесь, помимо вышеперечисленных опций, есть датчики света и дождя, а также обогрев ветрового стекла. Хэтчбеки оценены в 382 300, универсалы – в 387 900 рублей.

ПОСТАВИТЬ КРЕСТ

Хочешь легко и быстро разбогатеть – торгуй автомобильными аптечками! К неутешительным выводам пришли **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Современная автомобильная аптечка – идеальная находка для проходимцев всех мастей. Постоянный спрос на этот товар обеспечен государством, ибо мы с вами обязаны его покупать и периодически обновлять! Мало того, жалоб на его качество не будет, потому что покупателю на него, извините, наплевать. Аптечку он приобретает исключительно для инспектора и потому, как правило, вообще никогда ее не открывает. А нужные лично ему таблетки и прочие снадобья таскает с собой без всяких напоминаний.

СКОЛЬКО САНТИМЕТРОВ В СЕМИ МЕТРАХ?

Не попытаться погреть руки на продаже подобного товара, как выяснилось, очень тяжело. Внутри аптечки, внедренной приказом Минздравсоцразвития России, с 1 июля 2010 года сплошные бинты да салфетки, однако же по стоимости новинка лихо обошла предшественницу с ее таблетками и зеленкой. К примеру, 350 рэ сегодня не удивляют! Хуже другое: вместо нормальных перевязочных средств жулики периодически подсовывают нам с вами откровенную дрянь – иначе и не скажешь. Да и ту недокладывают!

Приобретя десяток различных аптечек, мы быстро убедились, что составлять табель о рангах бессмысленно. Разномастные коробочки словно решили посостязаться в конкурсе «Кто хуже?». Вместо предписанных законом бинтов то и дело попадались куски какой-то дырявой марли, да и та по ширине не соответствовала заявленной – угадайте, в какую сторону. Попытки измерить длину нескольких пяти- и семиметровых бинтов тоже выявили «недостачу» – процентов эдак на сорок! При этом добрая половина бинтов не имела не только ссылки на ГОСТ, упомянутый в приказе Минздравсоцразвития, но даже упаковки! В перевязочном пакете может покоиться самый обычный бинт – без всяких подушечек. А одна аптечка, из Костромы, вообще проигнорировала требуемый законом перечень, заменив его своим собственным – урезанным примерно вдвое.

Дальше – больше. Можно долго размышлять о том, для чего трудоголики из Минздрава указали в упомянутом выше приказе конкретные сантиметры. И чем, к примеру, салфетка реального размера 12 на 12 хуже или лучше предписанной 16 на 14. Но с формальной точки зрения мы с вами обязаны приобретать аптечки именно с таким, а не с иным содержимым! И если скучающему инспектору вздумается поинтересоваться, кто разрешил нам с вами возить в аптечке нетканые, зауженные и укороченные нестандартные бинты, малогабаритные салфетки и нестерильные материалы вместо стерильных, то ответить ему будет решительно нечего. Да, аптечка новая, но виноват – водитель!

Кстати, любопытный факт. Убедившись, что все бинты размером 5 м на 7 см никуда не годятся, мы отправились по аптекам, чтобы купить заведомо правильный экземпляр. Увы, не смогли! Даже в трех центральных московских аптеках.

– Да зачем вам именно такой размер? – никак не могли понять тетеньки в белых халатах. – Вон, других полно – берите!

Все верно. Но нам предписано возить именно такой размерчик.

КУПИМ НОРМАЛЬНУЮ АПТЕЧКУ

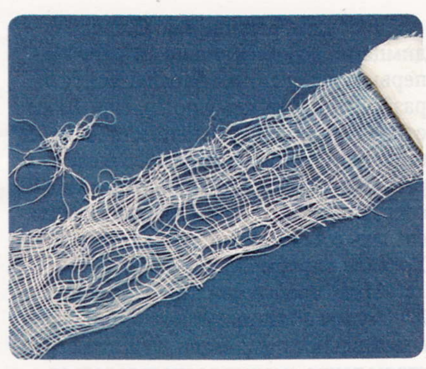
А что это такое – нормальная аптечка? Для кого или для чего она должна быть нормальной? Для здоровья или для инспектора?

Со здоровьем, как ни странно, все проще. К этой теме мы обращаемся не в первый раз. В давней статье «С валидолом и люминалом» (ЗР, 2003, № 10) наш автор, опытный хирург, камня на камне не оставил от содержимого аптечки тех лет. Действительно, одно не лечит, другое портится, третьим никто не умеет пользоваться. Там же был предложен перечень медикаментов, от которых в критических ситуациях будет реальный прок.

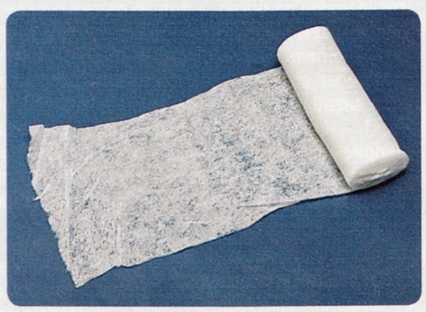
Понятно, что специалисты всегда комплектуют собственные аптечки, исходя из своих знаний и возможностей. А вот у инспектора позиция иная. Поскольку аптечный маразм всероссийского масштаба набирает обороты, мы обязаны (!) возить с собой все то, что предписано законом. Но наш опыт показал: шансы купить в магазине аптечку, в которой все требуемое уже есть, невелики – во всяком случае, нам не повезло. Более того, все они продаются запаянными в пленку – заглянуть внутрь раньше, чем расплатишься, проблематично. Не говоря уже о распаковке стерильных бинтов с целью изобличить жуликов. И не тащить же в магазин контрольный метр.

ПЕРЕЧЕНЬ АПТЕЧЕК, ПОДВЕРГНУТЫХ ВСКРЫТИЮ

«АППОЛО-АВТО» (Москва); «Фарко» (Москва); «АВТО ЛЕДИ» (Москва); «МУССОН» (Кострома); «ФЭСТ» (Кострома); 36,6 (Москва); РКМед (город не указан); «Мицар» (Кострома); «Виталфарм» (Санкт-Петербург).



Это вовсе не кусок дрянной марли, а «Бинт марлевый медицинский стерильный»! Во всяком случае, деньги мы с вами платим именно за него.



Этот бинт сделан не по ГОСТу. Может, он и лучше, а может, и нет. Во всяком случае, в приказе о таких ни слова!

Заявленная длина такого вот бинта – 5 метров. Прибыль с каждого бинтика можете прикинуть самостоятельно.

Ширину средств для перевязки легко проверить и не вскрывая упаковки. Но так нагляднее.

В общем, решили так. С проходимцами, комплектующими аптечки первым попавшимся барахлом, пусть разбираются те, кому положено. То же относится к поиску денег, истраченных на разработку канцелярского шедевра, регламентирующего их обязательный состав. А мы тем временем попробуем создать собственный вариант аптечки. Хотя бы виртуальный.

Итак, требуемый перечень известен. К нему мы обязательно добавили бы спасательное покрывало – уж этим средством точно сможет воспользоваться любой «чайник». В зависимости от того, какой стороной – серебристой или золотистой – такое покрывало обращено к телу, тепло либо задерживается, либо отражается. Что касается корпуса аптечки, то... Впрочем, наши предложения – на фото.

А всех, кто вместо нормальной аптечки уже приобрел коробочку, набитую марлей и прочими отходами, приглашаем сообщать об этом нам. Информацию разместим на сайте: пусть «герои труда» получат бесплатную «рекламу». **ЗР**

P.S. Критика критикой, а что же возить с собой? Мы не в силах отменять или изменять государевы приказы, а потому высказываем личное мнение. Аптечку «для инспектора» засовываем в багажник – иного выхода просто нет. А вот другую аптечку, которой будем реально пользоваться, комплектуем самостоятельно, вложив туда препараты, рекомендованные врачами с учетом индивидуальных особенностей организма. Пример весьма усредненного набора, составленного по опросам путешественников (не только автомобильных), – ниже. Еще раз подчеркиваем: даже такой набор не замена врачу. Самолечение неприемлемо, захандрили – сперва к доктору, потом за лекарства. А всех, кто хочет предложить оптимальный вариант аптечки, приглашаем высказаться на наших страницах – как бумажных, так и электронных. Похоже, за нас с вами этого никто не сделает.

От ссадин и порезов – широкий пластырь

От гнойных ран и воспалительных заболеваний – мирамистин

От простуды – колдрекс

От боли – ксефокам, солпадеин

От аллергии – кларитин, супрастин

От отравлений, почечной колики и т. п. – но-шпа

Для инъекций – шприц одноразовый

От отравлений – уголь активированный, регидрон

От расстройства желудка – имодиум, смекта

От сердца – нитроглицерин

От воспалений и жара – аспирин

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

ЕСЛИ Я ЗАБОЛЕЮ

Оказать первую помощь пострадавшему – неисполнимый долг каждого водителя, считает **Сергей Смирнов**.

Правила (пункт 2.5 ПДД) прямо обязывают водителей, причастных к ДТП, принять меры для оказания первой помощи пострадавшим. Но большинство водителей если и имеют представление о первой помощи, то весьма слабое. Автор не исключение. Ну как, к примеру, остановить кровь при повреждении крупной артерии? Ей-богу, не знаю. Мало того, могу в обморок рухнуть при виде той самой красной жидкости. Значит, не гожусь в водители, раз не могу выполнить требование ПДД? Но даже отучившись на лекаря, с одной автомобильной аптечкой, будь она хоть старого, хоть нового образца, помочь раненому не смогу – нужен опыт профессионального врача и такое же оборудование.

Содержимое даже усеченных ныне аптечек абсурдно. Врачи недоумевают: надо же умудриться за огромные деньги разработать и принять столь бессмысленный набор препаратов для оказания первой помощи! Минздрав же уверяет: дали бы денег побольше – и аптечка получилась бы что надо. Освоенных ими по федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2005–2012 гг.» 13 миллионов рублей оказалось мало! Подумать только.

Словом, пока, на мой взгляд, аптечки – что старые, что новые – существуют сами по себе, а раненные в авариях люди тоже сами по себе. Оказать реальную помощь на дороге даже с дорогущим набором невозможно. Справится в операционной со всеми инструментами автослесарь или вагоновожатый? Оживит раненого? Нет. Выходит, аптечка ныне – лишь инструмент зарабатывания денег на всех уровнях, от производителя до чиновников и полицейских. Не более того.

Вывод прост: аптечки упразднить и не сваливать все заботы на водителей, а организовывать своевременную, качественную и профессиональную медицинскую помощь на дорогах. У кого нынче нет мобильника? Что проще, чем позвонить, чтобы примчались профи? Вот куда надо было потратить и те 13 миллионов, что ушли на разработку аптечки, и все остальные сумасшедшие деньги по злополучной федеральной программе «Повышения безопасности...». Ведь на ней нагрели руки все кому не лень, и только мы с вами, автомобилисты, остались фактически ни с чем.

ДЛЯ ПЕРВОЙ СВЕЖЕСТИ

Сохранить продукты, взятые на пикник, свежими, а воду – холодной поможет сумка-холодильник. Насколько она эффективна в салоне нагретого автомобиля, выясняли **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Для эксперимента мы приобрели три сумки-холодильника (две оригинальные и дешевые китайские, а также крутую и дорогую из Германии), а кроме того, жесткий изотермический контейнер (французский!) и набор для пикника, позволяющий не только сохранить выпивку и закуску, но и культурно их употребить на природе. Тоже, естественно, китайский.

В качестве подопытного продукта выбрали питьевую воду в пластиковых полуторалитровых бутылках. Как и рекомендовано производителями сумок, выдержали ее в стационарном холодильнике.

Сумка-холодильник Cooler Bag Excellent

Производитель – Koopman International, Китай

Емкость 16 л

Ориентировочная цена 200 руб.

Веселенький рисунок, бросовая цена… Любопытно, что воду сумочка сохранила более или менее холодной. Честно говоря, думали, будет хуже.

Температура в сумке/воды, °С 15,7/12,0

Контейнер изотермический Glaciere, артикул 761

Производитель – «Купмэн Интернэшнл», Франция

Емкость – 24 л

Ориентировочная цена – 600 руб.

Вместительный жесткий контейнер неожиданно проиграл. Увы, в пластиковой крышке нет никакой термоизоляции, она просто дутая и даже негерметичная.

Температура в сумке/воды, °С – 18,5/15,0

Сумка-холодильник Soft Cooler Extreme Ezetil

Производитель – IPV, Германия

Емкость 28 л

Ориентировочная цена 1200 руб.

Есть несколько внешних карманов. Обещают сохранение температуры +5 °С в течение 14 часов. Однако уже в конце рабочего дня там было более 12 °С. Но и этот результат – один из лучших. Дороговато, зато и объем наибольший.

Температура в сумке/воды, °С 12,3/12,0

Набор для пикника PN-20

Производитель – «Хангжоу Рекинг», Китай

Емкость – 10 л

Ориентировочная цена – 1300 руб.

Имеет внешний карман с набором посуды на четверых, а также штопором. Хотя изготовитель ничего про свежесть не говорил, эффективность – наилучшая. Вот только объем маловат.

Температура в сумке/воды, °С – 11,9/10,0

Сумка-холодильник CP-A

Производитель – Zhangjiagang Cellcorp Touring Commodities, Китай

Емкость – 26,2 л

Ориентировочная цена – 500 руб.

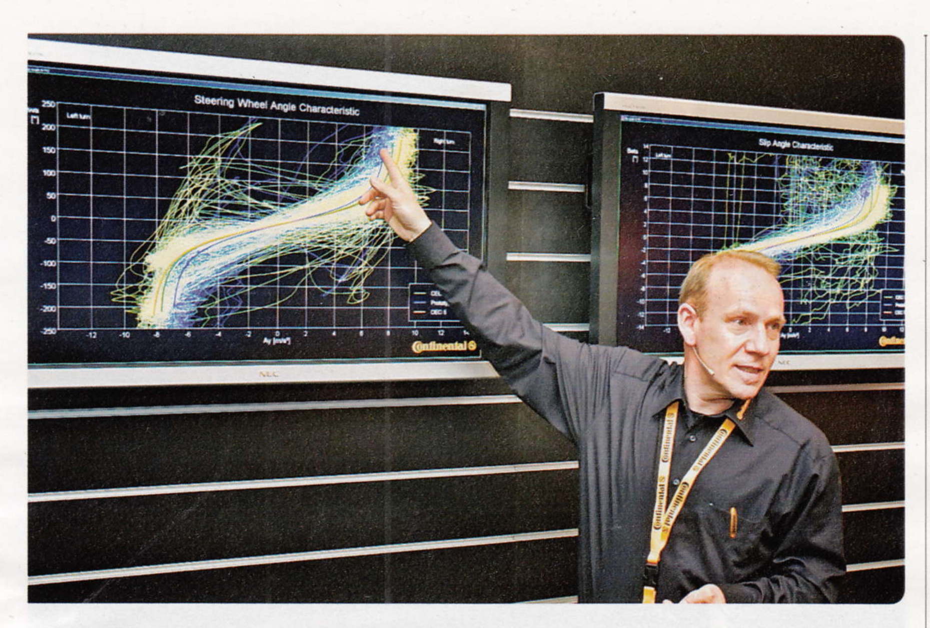
Имеет дополнительный термоизолированный карман снаружи и два термоизолированных подстаканника для бутылок. Вода в ней нагрелась за день лишь на 4 °С, а вот хладолюбивые продукты уже закапризничали бы.

Температура в сумке/воды, °С – 15,9/11,0

Рабочий момент – момент истины. В морозильном отделении в это же время мерзли изотермические контейнеры – по два на сумку, объемом 0,3 л каждый. Температуру измеряли как в самих сумках, так и непосредственно в бутылках – до и после эксперимента, который продлился весь летний рабочий день.

Технологию измерений иллюстрирует снимок справа. Правда, на термометрах показатели, которые появились после того, как вокруг сумки довольно долго бегали фотографы в поисках лучшего ракурса и света. Заметим, что пустая сумка – самый неблагоприятный вариант; если наполнить ее охлажденными продуктами и положить контейнер сверху, эффективность будет выше.

Стартуем, как на пикник, в восемь утра: за ночь вода в холодильнике остыла до +7 °С, а контейнеры заморозились до –12 °С. Все сумки погрузили в салон черного «Гетца», выставленного на солнышко. Вот в салоне уже под 35°... Прошло шесть часов. Всё, мы «приехали на пляж», «искупались», теперь можно выпить (воды!) и закусить. Сколько там у нас градусов в бутылках и около «бутербродов»? Сейчас посмотрим... Ответ – в подписях к фото. **ЗР**



ДВЕ ПЯТЫХ

На одной из самых своеобразных гоночных трасс, близ португальского городка Альбуфейра, «Континенталь» показал две новинки. С подробностями – **Сергей Мишин**.

БЫСТРЫЕ И НЕПОХОЖИЕ

Нас ждал десяток автомобилей – от «Ауди-А7» и БМВ 5-й серии до «Абарта» и МИНИ. Все со спортивной ноткой, но очень разные. Понравились, конечно же, машины с мощными тормозами, позволяющими быстро снижать скорость, а потому дольше держать полный газ и за счет этого улучшать время круга. Однако «правильных» тормозов недостаточно – еще нужны хорошие шины. «КонтиСпортКонтакт 5», установленные на всех машинах, оказались для этого вполне подходящими. Благодаря им автомобили цепко держали дорогу, эффективно тормозили и надежно управлялись в связках виражей разного радиуса. Очень понравилось, что момент перехода в скольжение хорошо понятен и даже в дрифте машины вели себя без сюрпризов.

Жаль, не было возможности оценить управляемость на мокрой дороге – производитель обещает, что на ней сцепные свойства новых шин на 10% выше, чем у «Спорта» третьего поколения (на сухой – только на 4%). И это при увеличении ресурса на 13% и снижении шума на 5%.

С ЮРКОСТЬЮ КАРТА

Презентацию «КонтиЭкоКонтакт 5» превратили в настоящие тесты – нам предложили самим оценить топливную экономичность и сцепление на мокрой дороге. Причем в сравнении с шинами предыдущего поколения и даже с прототипом.

Перед нами дюжина одинаковых автомобилей, отличающихся друг от друга лишь цветом полосок на порогах. Зеленая означает: на машине установлена новинка, оранжевая – «Эко 3», теперь уже предыдущая модель, а голубая – сверхэкономичный прототип. Он нужен для иллюстрации того, что сцепные свойства на мокрой дороге и сопротивление качению – параметры-антагонисты. Забегая вперед, скажу, что катятся эти шины отменно (значит, машина расходует меньше топлива), а вот тормозят на мокрой дороге из рук вон плохо.

«Мокрые» тормоза и управляемость мы оценивали на картодроме. Встроенная аппаратура непрерывно измеряла поперечные ускорения и замедления при торможении, время круга и даже углы поворота руля и отсылала результаты на главный компьютер. Те, что получились у меня, представлены в таблице. Экономичность проверяли здесь же, на 4-километровой петле, опоясывающей автодром: имитировали пригородное движение с использованием второй-третьей-четвертой передач. Очень важно, чтобы сравниваемые автомобили двигались в одинаковых режимах. Для этого все машины снабдили электронным гидом, подсказывающим, какая должна быть передача в коробке и какую скорость держать в каждой точке маршрута. С помощью бегущего крестика на экране электронный помощник отслеживал реальную скорость и показывал разницу относительно рекомендованной.

Отмечу, что результаты «Эко 5» легли кучнее остальных – эти шины ведут себя более стабильно. Из полученных данных видно: сцепные свойства на мокрой дороге лучше прежних на 10% и более. Как раз столько обещает пресс-релиз. А сопротивление качению у «пятерки» меньше, чем у «тройки», примерно на 5% (обещано 4%). Результат примирения антагонистов налицо – значит, найден компромисс между экономичностью и безопасностью.

Кстати, пятый «Эко» отличает не только экономичность и возросшие сцепные свойства на мокрой дороге, но и увеличенный на 12% ресурс.

«КонтиЭкоКонтакт 5» размерностью от 14 до 16 дюймов можно будет купить уже в этом году. «КонтиСпортКонтакт 5» будут доступны 17–18-дюймовые в легковой версии и 18–20-дюймовые для вседорожников. Покупатели смогут отличить последние по аббревиатуре SUV в конце названия. Эти шины сменят линейку «КонтиКроссКонтакт UHP». ЗР

Шины	ContiEcoContact 3	ContiEcoContact 5	Прототип
Расход топлива, л/100 км	6,67	6,31	5,98
Результат относительно «Эко 3», %	100	94,6	89,7
Разница с «Эко 3», %	–	5,4	10,3
Время прохождения трассы, с	55,9	54,1	60,2
Продольное ускорение, м/с^2	8,4–8,1	9,3–9,2	7,2–7,0
Поперечное ускорение: левые/правые повороты, м/с^2	8,5/8,2	9,3/8,6	7,7/7,0

ЧЕМ ЗАПРАВЛЯЕМСЯ?

Отечественный прибор для экспресс-анализа качества бензина проверили **Александр Шабанов** и **Михаил Колодочкин**.

Заправка на непроверенной АЗС – лишний повод для волнений. Как понять, что за топливо покупаешь? К паспорту качества особого доверия нет, а больше никаких гарантий.

Критериев качества бензина немало, но важнейший его параметр – октановое число. Именно недостаточная детонационная стойкость, которую оно характеризует, пагубно сказывается на мощности, расходе топлива, а главное – на ресурсе и надежности мотора. Реальный метод, который может дать основание для претензии к АЗС в суде, – стандартные испытания на лабораторной установке УИТ-65 или УИТ-85. Но рядовому автомобилисту это сделать сложно – надо грамотно отобрать пробу, да еще в присутствии комиссии, в которую обязательно должен входить сотрудник АЗС, отдать ее в аккредитованную лабораторию (такие тоже не на каждом углу) и ждать результатов. Непросто, долго и дорого! К тому же малоэффективно – хорошо бы отлавливать негодное топливо до заправки, а не после.

Но, как выяснилось, все-таки существует несколько устройств для предварительного контроля качества бензина. Водномоторникам известен DIGATRON, еще есть специальные октанометры, но все они очень дороги – рядовому потребителю малодоступны. Поэтому мы решили испытать индикатор качества бензина ОКТИС-2, сделанный во Владимире. Цена – около 3500 рублей.

Проблема с проверкой возникла сразу, но не техническая... На первой АЗС, когда мы на глазах охраны попытались нахлобучить устройство на пистолет, работники просто поинтересовались – а чем это мы занимаемся? На второй отправили к начальству. А вот с третьей пришлось уносить ноги, настолько охранник был не в духе. Но самое обидное – хотя прибор что-то и показывал, было непонятно, верить ему или нет. Мы же как-никак эксперты – пришлось «сдаваться» в лабораторию. Вновь посетили несколько фирменных АЗС, накупили 92-х, 95-х и 98-х бензинов и отдали их людям в белых халатах – пусть померят всеми способами октан, а также плотность, косвенно отражающую состав топлива.

Черный чемоданчик, трубка и блок с табло – предлагаемая альтернатива сложной лабораторной установке.

А это что – аттракцион невиданной щедрости? Нет, просто бодяга!

СРАВНЕНИЕ ПОКАЗАНИЙ ПРИБОРА С РЕЗУЛЬТАТАМИ ЛАБОРАТОРНЫХ ЗАМЕРОВ

Образцы проверяемых бензинов	Плотность, кг/м^3 при 20 °С	По данным замеров на УИТ-65		По данным замеров прибором ОКТИС-2	Погрешность ОКТИС-2, %
		ОЧИ, ед.	ОЧМ, ед.	ОЧИ, ед.	
«Регуляр-92»					
№ 1	733	92,7	84,6	90,8	–1,1
№ 2	733	93,7	84,7	91,4	–2,4
№ 3	746	93,6	83,2	92,0	–1,7
«Премиум-95»					
№ 1	732	94,6	85,9	95,0	0,4
№ 2	752	95,1	85,4	94,3	–0,8
№ 3	745	95,0	85,5	93,9	–1,2
«Супер-98»					
№ 1	759	97,6	86,5	98,0	0,4
№ 2	764	97,6	86,3	97,6	0,0
№ 3	737	97,3	86,3	95,4	–2,0
«Нормаль-80»					
№ 1	728	81,3	79,4	93,9	15,4

Примечание. *Красным цветом выделены результаты, говорящие о значительном отклонении измеренного числа от нормативного.*

Зачем эти сложности? Затем, что принцип работы прибора построен на измерении диэлектрической проницаемости топлива, которая сильно зависит от его химсостава, технологии получения и набора присадок. Чтобы понять, насколько чувствителен прибор к первому фактору, специально подобрали три группы топлив: «тяжелое», с содержанием ароматики в 42%; «среднее» (34%); «легкое», в котором ароматики было около 30%, зато много оксигенатов. Откалибровали прибор по «средним» топливам, результаты сравнения – в таблице. Погрешность по 92-м бензинам составила около 2%, по 95-м – около 1%. Этого достаточно, чтобы отличить по детонационной стойкости качественный бензин от явной бодяги. А вот с 80-ми бензинами ОКТИС выдал аж 93,9 единицы октанового числа. УИТ дал куда более реальные значения: ОЧИ – 81,3, а ОЧМ – 79.4! Такое обычно дает бензин, имеющий в своем составе что-то нехорошее, чаще всего метанол. Это и понятно: НПЗ уже сворачивают производство 80-го, он становится дефицитом. Потому нарваться на явный самопал проще простого. Что с нами и случилось!

Словом, вот наше мнение. Доверять ОКТИСу можно, а к его показаниям нужно относиться так: если, допустим, на 92-м бензине он покажет 90,5 или 93,4, такое топливо брать можно. У нас не точная установка, а индикатор: что может, то и показывает. Но если показания прибора уходят от ожидаемых цифр на десяток-другой единиц, причем в сторону как уменьшения, так и увеличения, от этой АЗС надо держаться подальше.

Пару слов о калибровке в лабораторных условиях. Мы прибегли к ней только для того, чтобы получить заведомо достоверный результат. Но для оценочных проверок калибровку проводят на месте, за три минуты. И прибор именно для них и предназначен – он не арбитражный, а информационный.

На десерт – ложка дегтя: эксперты без нее не могут. Не пытайтесь предъявлять претензии к качеству бензина, основываясь на показаниях ОКТИСа. Это не экпертный метод, поэтому ни суд, ни производитель, ни продавец их не признает. Информация прибора – только для вас. ЗР

ЗДОРОВЬЕ ТЕМА НОМЕРА

ХУЖЕ НЕ БУДЕТ

Здоровье – это когда уже все болит, но еще хватает сил не ходить к врачу.
Народная мудрость

Полезен ли автомобиль для здоровья или вреден – дело темное. Когда он без проблем уносит тебя в путешествие, а в багажнике уложены акваланг, ласты, теннисные ракетки и все такое, то – полезен, конечно же. Но тот же автомобиль очень легко прибавит тебе килограммы на весах и дециметры в талии, когда начинаешь ездить на нем по поводу и без повода – например, в булочную напротив. А негатив многолик: затекают мышцы, подскакивает давление, расшатываются нервы...

Предлагаемые ниже товары вовсе не лекарства: у нас, конечно же, не аптека. Но в ряде случаев они тоже помогут, хотя и по-своему. Счастливого пути!

КИСЛОРОД ДЛЯ ДЫХАНИЯ

Необычный, в общем-то, товар (баллон с 80% кислорода и 20% азота) поставляется, конечно же, из Поднебесной – где же еще воздуха-то взять! Помогает при перенапряжении, как физическом, так и умственном, а также при расстройстве нервной системы и т. п. Лекарственным средством не является. Цена китайского воздуха – 600 руб.

ПОДУШКА НА ПОДГОЛОВНИК

Пара таких вот подушек может обрести постоянную прописку в машине: прицепил к подголовникам и забыл... Производитель обещает с их помощью облегчить страдания ноющей шеи. Цена – 800 руб. за пару.

ОЧИСТИТЕЛЬ РУК

Мыть руки всех учили с детства. А испачкаться в машине совсем не сложно – куда труднее очиститься. Потратив на подобный очиститель 190 руб., вы намного быстрее удалите с рук следы масел, герметиков, сажи, клея и земли. В качестве бонуса – запах цитрусовых. И – смерть всем микробам!

ПОКРЫВАЛО СПАСАТЕЛЬНОЕ

Если вы (или кто-то) все же пострадали в ДТП, то уберечься от переохлаждения или перегрева в ожидании спасателей поможет хитроумное одеяло. В зависимости от того, какой стороной – серебристой или золотистой, оно обращено к телу, тепло либо задерживается, либо отражается. При размере 160×210 см и цене 105 руб. в сложенном виде оно не больше пары сигаретных пачек. Точно такие выдают в зарубежных аэропортах при длительных задержках рейсов – чтобы люди не простудились на полу.

ОТ СТРЕССА И ИНФАРКТА

Один из самых сильных стрессов водитель испытывает, когда не обнаруживает свой автомобиль там, где его оставил. Конечно, нужно срочно бежать в полицию – но с чем? С заявлением, что кто-то куда-то угнал машину? А вот с новым GSM/GPS-маячком M5 фирмы StarLine, который и стоит-то всего 3500 руб., совсем другое дело. Набираете на мобильнике номер, отправляете в сбежавшую машину СМС – и получаете ее точные координаты. Остается подъехать с группой захвата. И полиция охотнее примет заявление, ведь она сможет записать себе на счет раскрытое преступление, а не получить очередной висяк.

ИОНИЗАТОР ВОЗДУХА

Если вы полагаете, что ионизация и озонирование воздуха полезны для здоровья, то приборчик за 940 руб. поочередно обеспечит вам и то и другое. Интервал переключения – 15 минут. В результате пыль должна осесть еще до попадания в легкие, запахи – исчезнуть до раздражения рецепторов, всасывание кислорода – повыситься и т. п.

ПОДУШКА-УПОР ПОЯСНИЧНАЯ

Когда в дороге начинает ныть поясница, водитель невольно ерзает, нервничает – в общем, страдает. Похвастаться современным эргономичным сиденьем может не каждый автомобиль, а вот подушка, помогающая поясничному упору, доступна любому. Уменьшить мышечное напряжение можно за 1700 руб.

ПОДУШКА ПОД ШЕЮ

Англоязычная надпись на U-образной плюшевой подушке сообщает, что «любовь убивает медленно». Ну-ну, спорить не будем. А вообще-то изделие, наполненное пеной, борется с болью и онемением, которые порой возникают в районе шейных позвонков вследствие долгого пребывания в сидячей позе. Избавиться от неприятных симптомов можно за 930 руб.

НАБОР АВТОМОБИЛИСТА

Такого рода наборы покупают, как правило, машинально: пригодится! Что касается здоровья, то аптечка, понятное дело, проходит вне конкурса. Огнетушитель – тоже: тут на кону не только здоровье, но и жизнь. Перчатки и салфетка должны спасти от микробов, а вот буксировочный трос не позволит надорваться: не самому же заглохшую машину толкать! А еще есть знак аварийной остановки: чтобы не задавили около машины.

И за всё – 1400 руб.

ОЧКИ ПРОТИВ ОСЛЕПЛЕНИЯ

Коллекция Premium Men's очков Polaroid создана для мужчин, которые ценят безопасное вождение. Их особенность – использование девятислойных линз UltraSight, сделанных по технологии Thermofusion, которые обеспечивают устранение бликов и полную защиту от ультрафиолетовых лучей. Такие линзы по сравнению с обычными несколько тоньше к краям, что гарантирует правильное зрительное восприятие. Как утверждают разработчики, в очках Premium Men's стоимостью 4500 руб. не придется щуриться, глаза не будут уставать.

Благодарим компанию «Мегалайт-Авто» за помощь в подборе образцов для публикации.

ИОН И МОЛНИИ

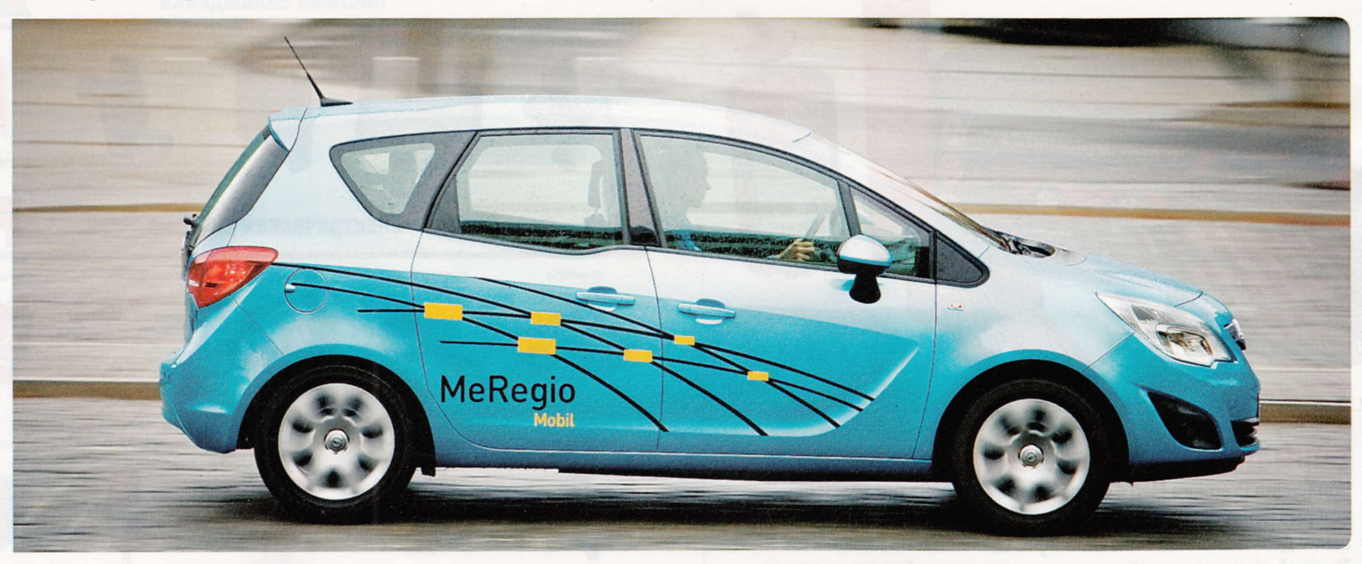
Одна из главных проблем электромобилей – ограниченный запас хода – препятствует активному вытеснению ими бензиновых и дизельных конкурентов. Специалисты «Опеля» видят два пути ее решения: создавать более емкие источники питания и совершенствовать инфраструктуру электрозаправок. Краткую лекцию по электротехнике прослушал **Максим Сачков**.

ДЕНЬГИ НА ВОЗДУХ

По прогнозам специалистов, в ближайшей перспективе никакого прорыва в развитии аккумуляторных технологий не предвидится. «В следующие пять лет батареи не станут легче и компактнее, – говорит Манфред Херман, ведущий инженер «Опеля» по электронным системам. – Чтобы, как на баке бензина, проехать полтысячи километров, на борту придется разместить почти 800 кг литий-ионных аккумуляторов».

Уже несколько десятилетий инженеры-электротехники совместно с автомобилистами бьются над источниками питания нового поколения – литий-воздушными. Но лишь через пару лет появятся образцы, готовые к ходовым испытаниям. А серийное производство начнется не раньше 2020 года. Причина – в медленном протекании процессов в батареях. Сейчас молекулы разгоняют сверхмощные компьютеры, имитируя процессы внутри элементов питания, а в реальности понадобятся подходящие каталитические вещества, поиск которых как раз сейчас активно ведут. Но показатели обещают фантастические: при сравнимых массе и размерах запас энергии на порядок больше, чем у литий-ионных.

Впрочем, есть и обратная сторона медали. Чтобы быстро (хотя бы за несколько часов) зарядить более емкие литий-воздушные батареи, уже сооружаемые сейчас «электрозаправки» не подойдут. Нужны гораздо более мощные установки, что потребует перестройки всей существующей электросети. Я уже не говорю о том, что недостающие киловатты надо не только



«Опель» выпустил несколько электромобилей на базе модели «Мерива» для участия в проекте MeRegioMobil совместно с другими автопроизводителями, поставщиками комплектующих и энергетическими компаниями. Цель – оценить практичность электромобиля в повседневной жизни, опробовать новые технологии зарядки батарей (в том числе от возобновляемых источников, ветровых и солнечных), а также исследовать принцип двустороннего обмена энергией, когда электромобиль служит своего рода электрическим резервуаром и при необходимости способен отдать электроны обратно в общую сеть.

Единых мировых стандартов оборудования электромобилей и подзаряжаемых гибридов (один из них, «Опель-Ампера», на фото) нет. В Европе, Америке, Японии действуют собственные нормы. Возможно, с началом массового производства машин их унифицируют.

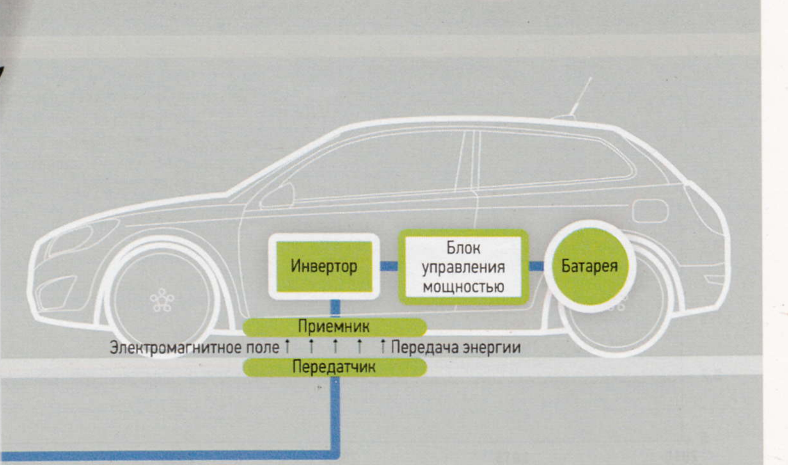
подвести и раздать, но и «добыть». Кстати, и о домашних заправках придется забыть: бытовые сети не потянут сверхмощные зарядки, а с помощью установок, которые сейчас прилагают к электромобилям, пополнять батарею емкостью 100–120 кВт·ч придется несколько суток.

НА ЗАПРАВКУ СТАНОВИСЬ!

Европейский план развития сети электрозаправок расписан до 2020 года и тянет на 3 миллиарда евро. В течение трех лет предстоит построить 150 тысяч станций, где можно пополнить батареи, – такие ресурсы рассчитаны примерно на 115 тысяч выпущенных электромобилей и подзаряжаемых гибридов. Еще через пять лет электрозаправок станет в пять раз больше (без учета домашних точек), а армия заезжающих на них машин достигнет миллиона.

В идеале водители машин с двигателем внутреннего сгорания и машин с электромотором должны проводить на заправке равное время. Сегодня, чтобы электромобиль проехал 100 км, зарядка от однофазной 220-вольтовой сети (мощность 3,7 кВт) занимает около шести часов, от трехфазной 360-вольтовой (11 кВт) – чуть больше полутора. А если поднять мощность вдвое, то подпитка батареи продлится не дольше, чем обеденный перерыв с чашечкой кофе. Согласитесь, уже вполне комфортно. Но идеал, к которому стремятся, – заряжать батарею за три минуты. Правда, столь молниеносная заправка пока кажется эпизодом из фантастического романа, ведь она требует сверхмощных зарядных устройств (более 500 кВт)

Несколько лет назад в американском штате Мичиган «Джи-Эм» открыл самую большую в США лабораторию разработки и испытания аккумуляторных батарей. Сюда стекается вся информация о производстве и эксплуатации электромобилей, гибридов и моделей на топливных элементах концерна.



Один из вариантов подзарядки электромобиля в недалеком будущем. Никаких проводов и розеток – электроэнергия передается «по воздуху». Водитель покидает салон, только чтобы ввести персональный код. А еще чуть позже и эта операция будет осуществляться автоматически.

и – обязательно! – дополнительного эффективного охлаждения батарей. А это грозит не только недешевыми изменениями конструкции электромобилей, но и кардинальной перестройкой энергосистемы в целом.

ТОЛЬКО БЕЗ РУК

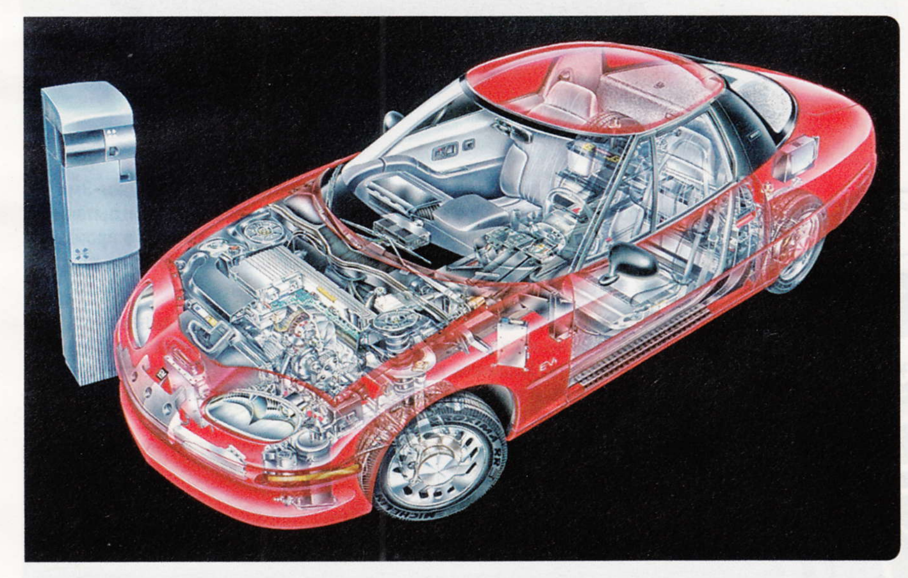
А если устраивать заправки повсеместно? Лучше других подойдут бесконтактные, основанные на принципе электромагнитной индукции. Используются две электромагнитные катушки: первая, стационарная, подключена к электросети, вторая, принимающая, установлена на автомобиле. Машина заезжает на зарядку, переменное электромагнитное поле стационарной катушки индуцирует на приемнике ток, который перетекает в батарею.

Предложение не ново. Еще в конце 1990-х хозяин «Опеля», американский концерн «Джи-Эм», выпускал электромобиль EV1, одна из модификаций которого могла заправляться, так сказать, по воздуху. Мощность зарядного устройства составляла 6,6 кВт, а контактная пластина приемника располагалась перед капотом.

И хотя принцип бесконтактной зарядки остался прежним, конструкции за последнее десятилетие сделали размашистый шаг вперед. Повысилась мощность, сократилось время зарядки, КПД вырос до 90%, а процесс почти полностью автоматизирован. Кроме того, сейчас испытывают системы, встроенные в дорожное полотно. К примеру, электромобиль останавливается на перекрестке – и подзаряжается электрической энергией. Если закатать катушки в асфальт на стоянках такси или автобусов, то возможности свободного передвижения у этого транспорта резко вырастут.

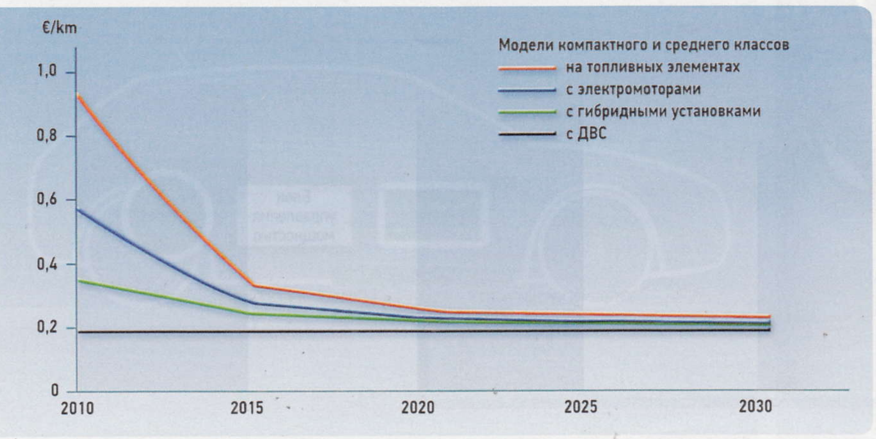
Первые разработки были чувствительны к расстоянию между передатчиком и приемником, нынешние же бесперебойно работают, когда дорожный просвет колеблется от 100 до 200 мм – подойдет как для спортивных машин, так и для кроссоверов. Впрочем, «Опель» совместно с другими автопроизводителями, а также поставщиками комплектующих, научно-исследовательскими институтами работает над списком требований, предъявляемых к бесконтактным зарядным устройствам. Например, приемник должен быть расположен в передней части автомобиля, а не между осями, иначе при парковке поперек или по диагонали к бордюру возникнут сложности с подсоединением. Впрочем, задачу точно расположить одну электромагнитную катушку над другой в ближайшее время наверняка поручат парковочному ассистенту.

Самолеты иногда заправляют в воздухе, а можно ли заряжать автомобили прямо на ходу? Оказывается, ученые уже экспериментируют с динамичными бесконтактными заправками. Пока они заряжают автомобили лишь на небольшой скорости, но и это большой успех в деле электрификации всех дорог. Когда на городских улицах и магистралях появятся полосы под напряжением, главная проблема электромобиля – запас хода – навсегда уйдет в историю. **ЗР**



Первый серийный электромобиль «Джи-Эм» выпустил в 1996 году. На EV1 устанавливали 102-киловаттный мотор, максималку ограничили 129 км/ч, а заряда никель-металлгидридных батарей хватало на 220 км.

Сравните батареи разных поколений: при одинаковой емкости 16 кВт·ч блок свинцовых, установленный на первом поколении EV1, почти втрое тяжелее литий-ионных для «Амперы». Однако при том же запасе электроэнергии ветеран проезжает как минимум вдвое большее расстояние. Вот вам и прогресс!

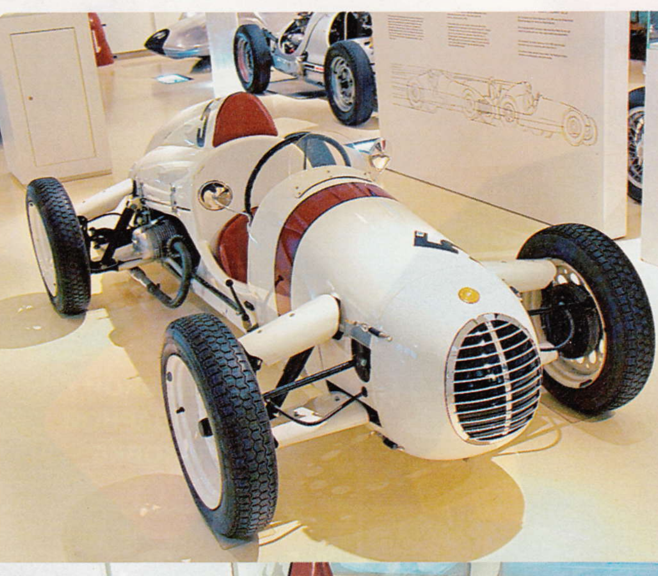


Затраты на эксплуатацию автомобилей с разными типами двигателя.

МАРШ ЭНТУЗИАСТОВ

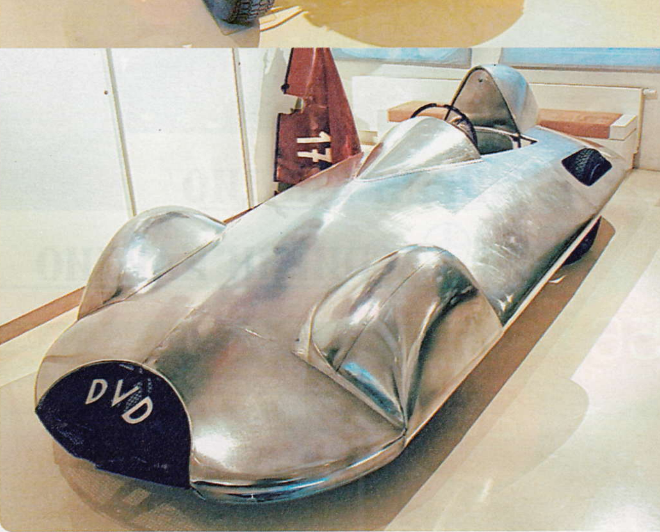
Девиз музея «Прототип», расположенного в портовой части Гамбурга, таков: «Люди. Сила. Автомобили». Он посвящен в основном невероятным усилиям энтузиастов, возрождавших из послевоенного пепла немецкий автоспорт. **Дмитрий Федоров** с удовольствием окунулся в атмосферу того трудного времени. Фото автора.

МУЗЕЙ «ПРОТОТИП»
Гамбург, Хафенсити,
Шанхайаллее, 7
Ежедневно с 10.00 до 18.00;
выходной – понедельник
Билеты: взрослый – 7,50,
детский – 4,50 евро
Фотосъемка – 2,50 евро



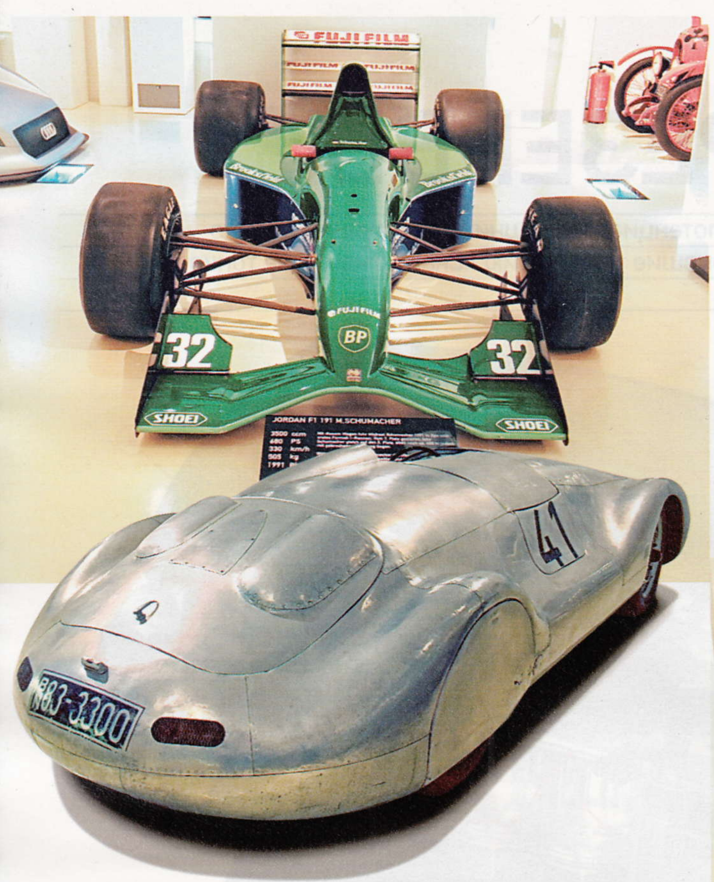
Наглядный пример того, как создавалась гоночная формула в конце 1940-х – начале 1950-х годов. При постройке серии из трех машин Формулы-3 инженер Гельмут Поленски состыковал 500-кубовый мотоциклетный оппозитник БМВ с трансмиссией «Кюбельвагена» марки «Фольксваген», уже отходившего свое.

Ампутация правой руки не умерила энтузиазм австрийского гонщика Отто Мате. Под свои ограниченные возможности он построил особый болид, основанный на узлах и агрегатах различных моделей «Порше». Причем это была воистину универсальная машина – внося минимальные изменения, Мате стартовал на ней в кольцевых гонках, участвовал в подъемах на холм и даже в заездах по замерзшему озеру.



Наследие войны по полной программе использовано в этом болиде 1947 года с забавной для сегодняшнего потребителя электроники аббревиатурой DVD. Хотя эти буквы означают лишь, что перед тобой опытная машина Курта Делфосе из Дюссельдорфа. Обтекаемая «летающая тарелка» была сделана по тогдашним авиатехнологиям. К примеру, несущее шасси выполнено из фанеры, а легкий быстросъемный кузов – на каркасе из труб, облицованных алюминиевыми листами.

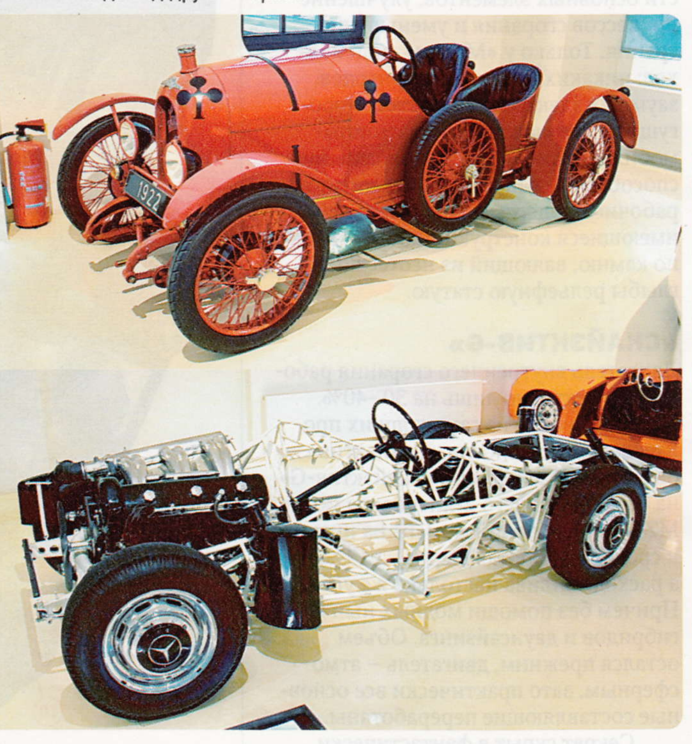
Думаете, «Порше»? Нет. Это одна из многочисленных попыток сделать конкурента 356-му на агрегатах «Фольксвагена». Компания «Данненхауэр унд Штаус» просуществовала всего пять лет, окончив свой путь в 1955 году. За это время ее спецы соорудили вручную, по разным оценкам, от 80 до 135 экземпляров странного родстера, внешне представлявшего собой симбиоз передней части «Порше» и задней – родстера «Фольксваген-Хебмюллер».



А вот легенда уже наших дней – первый автомобиль Михаэля Шумахера в Формуле-1. Эдди Джордану для гонки 1991 года на треке «Спа-Франкошан» требовалась срочная замена Бертрану Гашо, угодившему в тюрьму за драку с таксистом. Тогда «Мерседес-Бенц» посоветовал ему взять молодого, но подающего большие надежды гонщика по фамилии Шумахер. Давая за него в придачу 150 000 долларов – так сказать, за обучение азам Гран-при. Но Шумахер поразил всех сразу же – седьмое место в квалификации и уверенный старт в гонке. После первых 300 метров он шел уже третьим, но тут его смелый полет прервала поломка сцепления. Впрочем, первая гонка не прошла комом – уже к следующему этапу Шумахер подписал контракт с «Бенеттоном».

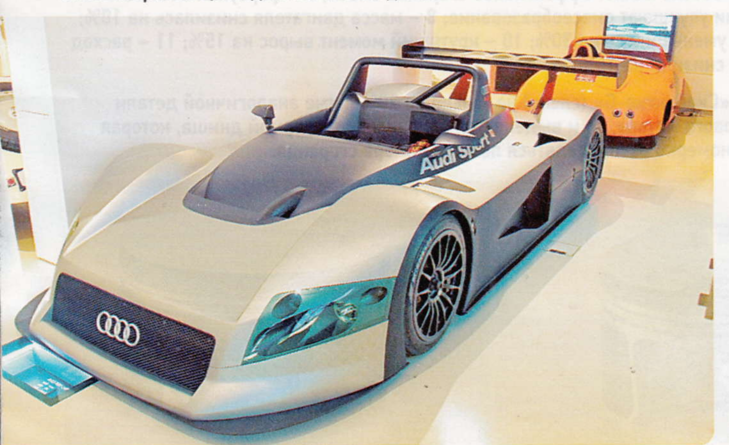
Тема Фердинанда Порше прослеживается во многих экспонатах. Ведь без этого человека не было бы ни «Фольксвагена», ни собственно спорткаров «Порше» да и вся послевоенная история автогонок писалась бы совершенно по-иному. Здесь мы видим одну из первых работ Порше для автоспорта – «Австро-Даймлер Саша» 1922 года, названный по имени киномагната Александра Йозефа фон Коловрат-Краковского, выступившего спонсором проекта. Машина была маленьким шедевром – при рабочем объеме 1,1 л она имела два распредвала, легкосплавные поршни, сухой картер. Максимальная скорость достигала невероятных для этого класса 144 км/ч. Это уже настоящий «Порше», хотя и выпускался тогда под другой маркой.

Автомобиль 1948 года Петермакса Мюллера, установивший серию рекордов в заезде на марафонские 72 часа (средняя скорость – 152 км/ч), также сделан из различных частей «Фольксвагена». Причем его двигатель взят от довоенного купе «Тип 64», подготовленного для так и не состоявшейся гонки Берлин – Рим. Мотор объемом 1,1 л получил четыре карбюратора и был переведен на метанол, в результате – рекордные 78 сил.



Здесь мы можем полюбоваться чисто гоночной подноготной знаменитого купе «Мерседес-Бенц 300SL» 1954 года. Увидеть его пространственную трубчатую раму, которая не оставляла другой возможности для дверей, как сделать их взмывающими вверх, наклоненный вбок рядный шестицилиндровый двигатель с одной из первых в мире систем впрыска топлива и независимую подвеску всех колес удается далеко не каждый день.

Перед нами самый первый прототип ле-мановской программы «Ауди». Показанный в 1998 году R8R построен фирмой «Даллара» и снабжен 3,6-литровым V8 с двумя турбонагнетателями. При подготовке машины к дебюту в следующем году на «12 часах Себринга» конструкцию перетрясли сверху донизу – в первую очередь по части аэродинамики. Почти сразу обнаружилось главное превосходство немецкой техники над соперниками – «ауди» оказались потрясающе надежными болидами.



К удивлению, здесь не чувствуешь приторного запаха пыльной древности. Этот музей открыт совсем недавно, в 2008 году, и поэтому не оброс заградительными веревками и пожелтевшими от времени пояснительными табличками. Напротив – здесь приветствуется тактильный интерес к экспонатам. Несмотря на скромную площадь и немасштабность основной экспозиции – не более трех десятков машин, – здесь не экономили на интерактивности. Вместо пояснительных надписей – вмонтированные в пол мониторы. Взамен экскурсовода – кабинка с наушниками, через которые можно прослушать звуковые дорожки спортивных моторов. А еще тут гоночный симулятор, сделанный из настоящего «Порше-356», уютный уголок с историческими книгами, которые никто не запрещает листать, действующая модель аэродинамической трубы 1930-х годов.

Но главное здесь – конечно, автомобили. Не все они полностью соответствуют понятию «прототип», который подразумевает единичность машины, но все так или иначе связаны с автоспортом. Пускай иногда опосредованно, как, скажем, «Фольксваген-Жук», чей дешевый, надежный и легко поддающийся форсировке оппозитный мотор стал основой для целого класса послевоенных гоночных болидов. Или для множества подражаний а-ля «Порше-356». Главное, что именно через это многообразие экспонатов начинаешь понимать: для славы и успеха в те времена совсем не обязательно было иметь громадный спонсорский бюджет и могучую техническую поддержку. Именно упорство тех самых энтузиастов помогло вновь вернуть немецкий автоспорт на лидирующие позиции, когда сейчас лучшим гонщиком мира считают немца Михаэля Шумахера, а в Ле-Мане нет равных болидам «Ауди». ЗР

РАСКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ

Излишне тратить средства на новые изобретения, если потенциал нынешних конструкций далеко не исчерпан, – так считают специалисты «Мазды», внедрившие технологию «Скайэктив». В ее тонкости посвятили **Максима Сачкова**.

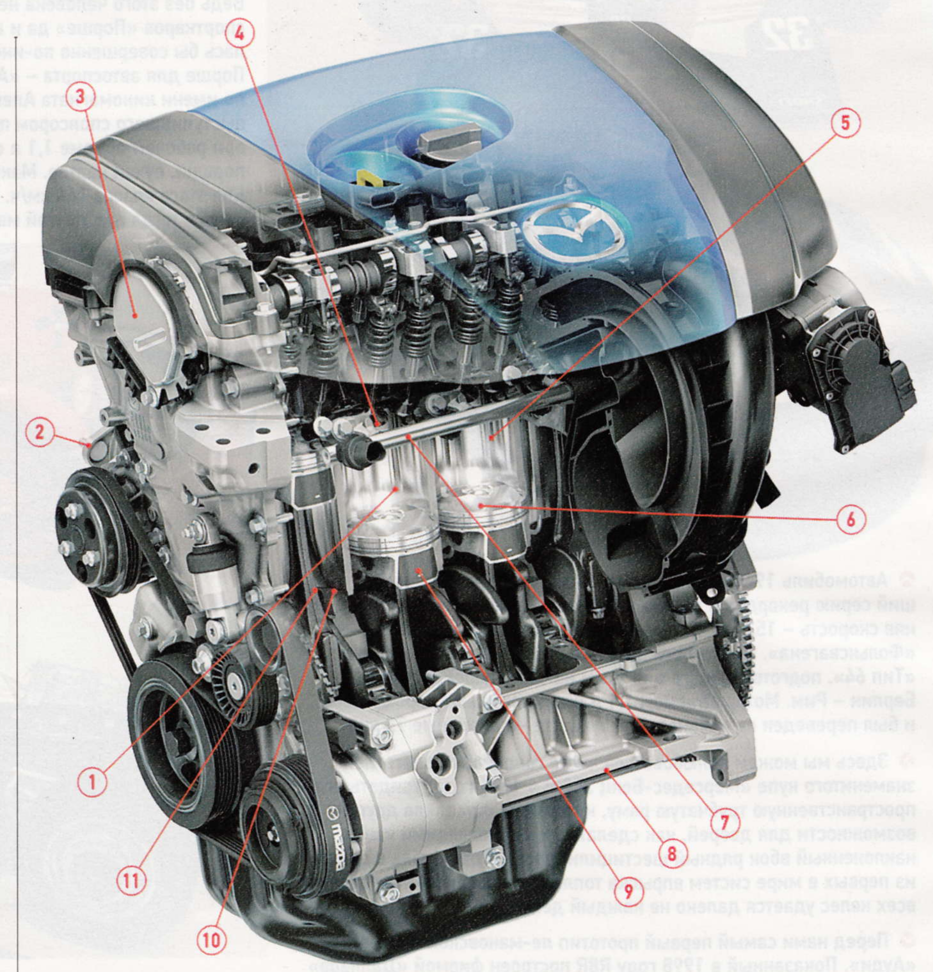
Сократить расход топлива и количество вредных выбросов и одновременно поднять уровень безопасности и удовольствия от вождения – вот суть технологии «Скайэктив». Приемы всем известны: снижение массы, повышение жесткости основных элементов, улучшение процессов сгорания и уменьшение трения. Только у «Мазды» свой подход: никаких гибридных приводов, заумных электронных систем, дорогущих материалов. Улучшать автомобиль можно и более экономными способами – например, оптимизируя рабочие процессы и совершенствуя имеющиеся конструкции. Как резчик по камню, ваяющий из неотесанной глыбы рельефную статую.

«СКАЙЭКТИВ-G»

Двигатель внутреннего сгорания работает эффективно лишь на 30–40%. Неспроста одно из самых ярких произведений технологии «Скайэктив» – бензиновый двигатель «Скайэктив-G» на базе нынешнего 2-литрового мотора MZR 2.0. Крутящий момент на низких и средних оборотах вырос на 15%, а расход топлива настолько же упал. Причем без помощи модных нынче гибридов и даунсайзинга. Объем остался прежним, двигатель – атмосферным, зато практически все основные составляющие переработаны.

Секрет скрыт в фантастически высокой степени сжатия. 14:1 – рекордный показатель среди серийных бензиновых двигателей. Очевидно: чем выше степень сжатия, тем лучше термодинамический КПД и топливная экономичность. Однако и тем вероятнее, что в определенных режимах появится опасная детонация. Чтобы ее избежать, применили оригинальный коллектор, снижающий давление в камере сгорания. Растянуть процесс сгорания смеси и понизить тем самым температуру позволяют поршни особой формы, а новые топливные форсунки с многоточечными распылителями равномерно распределяют топливо по всей камере сгорания.

Объявлено, что у двигателя «Скайэктив» механические потери почти на треть ниже, чем у предшественника. Если это действительно так, то японских мотористов надо поднимать



Бензиновый двигатель «Скайэктив-G»: 1 – рекордно высокая степень сжатия 14:1 увеличивает крутящий момент и уменьшает расход топлива; 2 – выпускная система с конфигурацией 4-2-1 способствует лучшему удалению отработавших газов; 3 – регулируемые фазы уменьшают насосные потери на 20%; 4 – непосредственный впрыск снижает вероятность детонации; 5 – из-за уменьшенного с 87 до 83 мм диаметра цилиндров сократились теплопотери; 6 – поршни с углублением в днище обеспечивают эффективное сгорание смеси; 7 – форсунки с многоточечными распылителями улучшают смесеобразование; 8 – масса двигателя снизилась на 10%; 9 – трение в двигателе уменьшилось на 30%; 10 – крутящий момент вырос на 15%; 11 – расход топлива и выбросы CO_2 снизили на 15%.

Поршень двигателя «Скайэктив-G» (слева) не только на 20% легче аналогичной детали для нынешнего 2-литрового мотора, но и выделяется оригинальной формой днища, которая позволяет пламени равномерно распределяться по всей камере сгорания.

на пьедестал. Впрочем, просмотрев список улучшений, начинаешь верить.

Похудели главные детали: 20% массы скинули поршни и 30% – шатуны, а трение поршневых колец снижено на 38%. Уменьшили давление в системе смазки на частичных нагрузках, установив насос с электронным управлением, а антифриз гоняет помпа с невесомой крыльчаткой из композитных материалов.

«СКАЙЭКТИВ-D»

С незапамятных времен дизель и бензин честно конкурируют между собой, в борьбе невольно перенимая друг у друга характерные признаки. Теперь наконец-то они сравнялись... по степени сжатия. У дизеля «Скайэктив-D» эта геометрическая величина равна 14:1, как и у бензинового мотора «Скайэктив-G». Еще один рекорд, на сей раз среди серийных дизелей, – у большинства моторов она колеблется от 16 до 18.

Чем меньше степень сжатия у дизеля, тем ниже температура и давление в камере сгорания в конце такта сжатия. А значит, сгорание протекает медленнее, что позволяет впрыскивать топливо еще при подходе к верхней мертвой точке, а не когда поршень уже идет вниз (как у дизелей с более

Чтобы снизить давление в камере сгорания и обезопасить тем самым смесь от детонационного воспламенения, длину каналов выпускного коллектора тщательно рассчитали. Ведь будь они излишне коротки, отработавшие газы успеют проникнуть в камеру сгорания соседнего цилиндра до того, как закроется клапан; а при необоснованно длинных нейтрализатору придется дольше прогреваться до рабочей температуры.

Дизельный двигатель «Скайэктив-D»: 1 – самая низкая степень сжатия для серийных дизелей 14:1 позволяет достичь оптимального момента воспламенения; 2 – система регулировки высоты подъема выпускных клапанов стабилизирует работу двигателя при прогреве; 3 – удовлетворяет требованиям Евро-6 без дорогих систем нейтрализации; 4 – двухступенчатый турбонаддув улучшает гибкость на низких оборотах и добавляет мощности на высоких; 5 – на 10% легче и на 20% экономичнее предшественника, 2,2-литрового MZR-CD; 6 – керамические свечи накаливания улучшают пуск холодного двигателя; 7 – механические потери из-за пониженного до 130 кг/см² давления в камере сгорания (на 20% ниже, чем у MZR-CD), как у бензинового мотора; 8 – блок цилиндров легче на 25 кг.

Основные отличия поршней двигателя «Скайэктив-D» (вверху) от MZR-CD: меньше потери на трение, скромнее масса, больше объем внутренней камеры сгорания, поуже отверстие под поршневой палец.

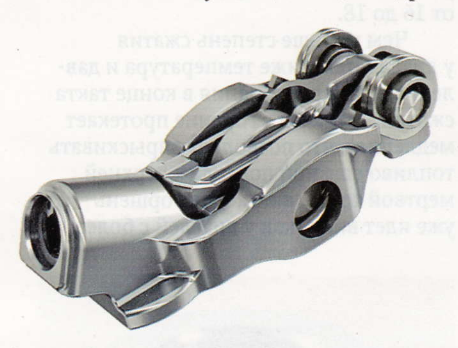
высокой степенью сжатия). Топливо лучше перемешивается с воздухом, отчего смесь сгорает эффективнее, а в выхлопных газах содержится намного меньше сажи и окислов азота (NO_x). Кроме того, выше и степень расширения (ход поршня, при котором совершается фактическая работа). Как результат – расход топлива ниже на 20%. К тому же «Скайэктив-D» укладывается в нормы Евро-6 (вступят в силу лишь в 2014 году) без дорогого нейтрализатора частиц азота.

Однако нет добра без худа – дизели со столь низкой степенью сжатия плохо пускаются и неустойчиво работают, пока не прогреются. Лекарство от этого недуга – керамические свечи накаливания и система VVL, регулирующая высоту подъема клапана. Она не редкость на бензиновом моторе, но диковинка на дизеле. Только в первом случае такие системы определяют количество поступающего в цилиндры воздуха, а во втором заведуют рециркуляцией отработавших газов. На холодном двигателе выпускной клапан в конце такта впуска не закрывается и часть отработавших газов возвращается во впускной коллектор. На следующем впуске горячий заряд вновь поступает в камеру сгорания и подогревает ее. Таким образом, нет пропусков воспламенения, двигатель на этапе прогрева работает более стабильно.

«СКАЙЭКТИВ» В МАССЫ

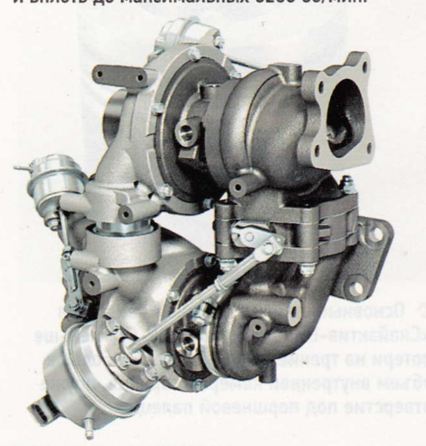
Новые технологии применят на серийных машинах уже в будущем году. В числе первых – новый кроссовер «Мазда CX-5». Кстати, благодаря «Скайэктив» эта модель в варианте с передним приводом, дизельным двигателем и механической коробкой передач выбрасывает в атмосферу меньше 120 г/км – завидный результат для кроссовера, даже в столь экономичной комплектации. Модели с технологией «Скайэктив» уже в этом году появятся в Японии («Мазда-2» с 1,3-литровым бензиновым двигателем) и Северной Америке («Мазда-3» с 2-литровым мотором и новым автоматом).

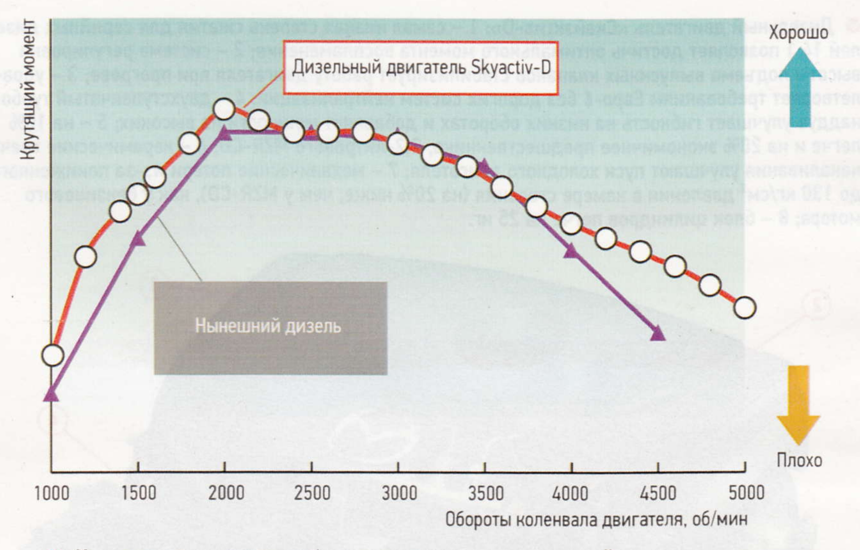
«Мазда» не один год вкладывается и в электрификацию автомобиля. В 2012 году на японском рынке дебютирует электрическая «Мазда-2», а совместно с «Тойотой» компания доводит гибридный силовой агрегат. Но основной приоритет компании на ближайшие 10 лет – конечно, новое семейство бензиновых и дизельных двигателей «Скайэктив». Ведь, по самым оптимистичным прогнозам, через 10 лет модели с электрическими и гибридными двигателями составят лишь пятую часть парка. А к 2020 году, как заверил директор по техническому развитию Сейта Канаи, выбросы CO_2 у моторов «Скайэктив» снизятся на 15–20%. Если так, зачем тогда гибриды и электромобили? **ЗР**



Привод одного из пары выпускных клапанов каждого цилиндра снабжен устройством, регулирующим высоту подъема клапана. На прогретом двигателе ход клапана задают стандартные кулачки распредвала – выпуск закрывается полностью. Когда мотор холодный, высоту подъема определяет дополнительный кулачок иной формы – выпускной клапан приоткрыт, часть отработавших газов засасывается назад в камеру сгорания.

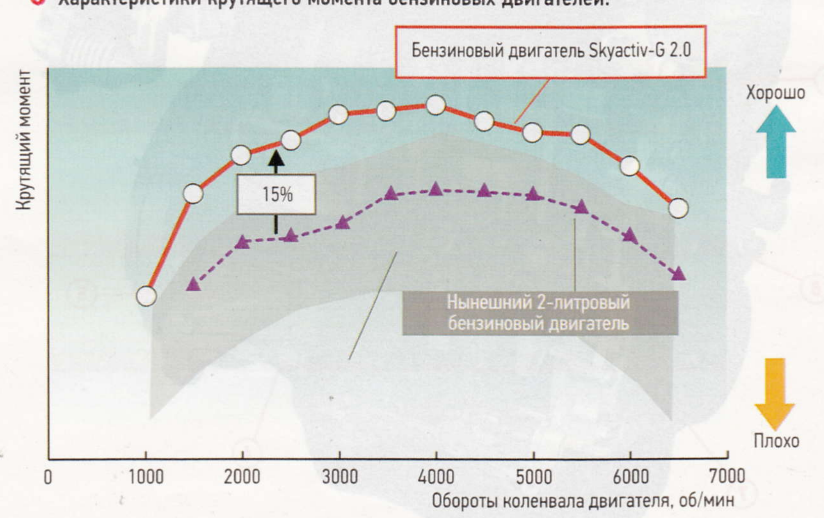
Агрегат двухступенчатого наддува состоит из малого и большого турбонагнетателей. Первый, менее инерционный на низких оборотах, мгновенно раскручивается и эффективно сглаживает турбояму, второй подключается на средних и вплоть до максимальных 5200 об/мин.





Характеристики крутящего момента дизельных двигателей.

Характеристики крутящего момента бензиновых двигателей.



КРЕСТНАЯ СИЛА

Что нужно для того, чтобы скорая помощь действительно была скорой? Мировой опыт изучал **Алексей Воробьев-Обухов**.

Если кто-то думает, что автомобиль скорой помощи должен ездить, как гоночный, он ошибается. Чтобы быстро добраться до пострадавшего и мигом доставить его в лечебное учреждение, важна не максималка, а мигалка, сирена и правильный выбор транспортного средства исходя из конкретной задачи.

Что касается спецсигналов, это, пожалуй, почти единственный случай, когда автомобилисты во всех странах не имеют ничего против. А вот условия, в которых приходится работать скорой, весьма разные. Если по свободному автобану, где к тому же дисциплинированные водители оставляют проезд для спецмашин, действительно можно жать на всю железку, то в мегаполисе врач быстрее доберется на мотоцикле или даже велосипеде. Главное, чтобы у него был чемоданчик с необходимым оборудованием и медикаментами для самой первой помощи на месте – до приезда кареты с носилками.

В случае, когда пострадавший находится далеко от проезжих дорог (такое случается, например, при железнодорожных и авиакатастрофах), быстроту обеспечит... понижающая передача в раздаточной коробке полноприводного вездехода. А если речь идет об антитеррористической операции в активной фазе, когда вокруг свистят пули, надежнее всего

Двухместный «Мерседес-Бенц SLS AMG» – что может быть более чуждо нашему представлению о скорой? Но именно такую машину с мотором в 571 л.с. показали на выставке RETTmobil 2011 в Фульде (Германия). Это как раз образец скоростного (до 317 км/ч) транспорта для врача. Правда, эффективен он лишь в условиях автобанов, дисциплинированных водителей и неограниченного бюджета. Сравните с первым «докторвагеном» 1907 года «Опелем 4/18 PS»: 8 л.с. и 50 км/ч.

Эта скорая из далекого 1900 года отнюдь не из самых первых – те появились в Испании аж в 1487 году! Жаль, их тогда не сфотографировали. По Москве же кареты скорой помощи начали ездить в 1898 году. Мигалок для них еще не изобрели, а вместо сирены гудел оглушительный клаксон.

Родная «буханка» (УАЗ-3962), конечно, не может похвастаться богатым набором оборудования, но зато вывезет больного из богом забытого села или от места аварии, случившейся в чистом поле. Ее сила не в скорости (до 117 км/ч) и не в мощности двигателя (86 л.с.), а в полном приводе, большом (220 мм) дорожном просвете... и цене: такую машину могут себе позволить даже небольшие поселки. Заметим: в салоне предусмотрено крепление для четырех носилок. На таких же машинах вывозили пострадавших при подрыве поезда Санкт-Петербург – Москва.

В других странах с плохими дорогами в отдаленные районы добираются скорые на базе полноприводных пикапов, например «Тойоты-Хайлюкс», «Форда-Рейнджер» (Перу) или новомодного «Фольксвагена-Амарок». На снимке – представленная на выставке в Фульде скорая со 163-сильным турбодизелем. Сзади есть место для врача и больного на носилках. С дорожным просветом 265 мм «Амарок» преодолевает брод глубиной до полуметра. А выехав на шоссе и включив сирену, помчится в больницу со скоростью 180 км/ч!

Очень оригинальную скорую удалось найти на острове Сарк, что в проливе Ла-Манш: у нее нет мотора, а только дышло. Дело в том, что на этом острове запрещены автомобили, альтернатива им – тракторы либо конная тяга. Как раз для кучера и предназначены внешние кресла. Большой скорости этой скорой не требуется: самая длинная дорога на острове не превышает пары километров. По большей части карета простаивает в ожидании пациента, ведь все население – около 600 человек.

Штатное оборудование современной скорой: 1 – электрокардиограф с дефибриллятором; 2 – нагнетающий насос; 3 – отсасывающий насос; 4 – аппарат искусственной вентиляции легких; 5, 6 – шкафчики с медикаментами; 7, 8 – ящики и шкафчик с перевязочным материалом, шинами и т. п.; 9 – емкость для одноразовых перчаток; 10 – носилки; 11 – чемоданчик первой помощи; 12 – переносной аппарат искусственного дыхания.

В лондонских пробках быстрее всего добраться к пациенту можно на двух колесах. С мотором – по дороге, с педалями – по тротуару. В обоих случаях под рукой у парамедика есть и портативный дефибриллятор, и капельница, и лекарства, и перевязочные средства. Что касается мотоцикла, здесь используют «Хонду-ST1300» с V-образной «четверкой» рабочим объемом 1261 см³. Такая скорая долго ждать себя не заставит. Врачу-велосипедисту помогает не опоздать 18-скоростная «коробка передач» Shimano.

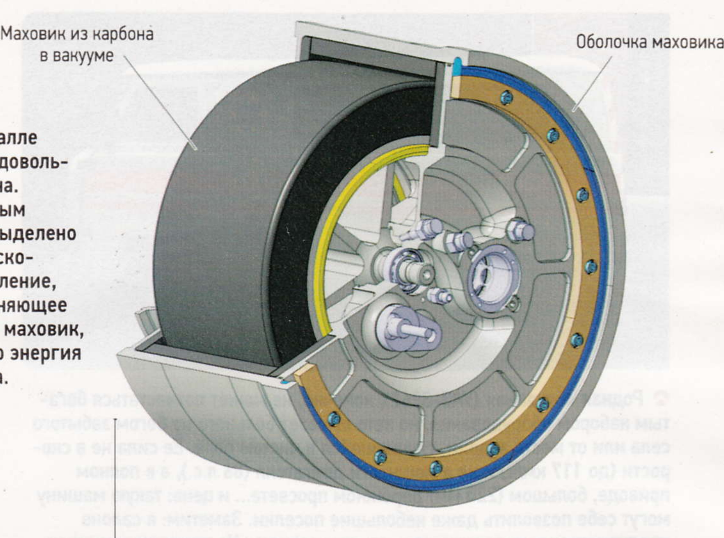
использовать специально оборудованный БТР. Все эти транспортные средства, порой довольно экзотические, можно найти в автопарках скорой, если не у нас, то за рубежом. Отметим только, что эти автопарки не всегда принадлежат лечебным учреждениям. Часто они приписаны к службе спасения или пожарным, а в экипаже числится не врач, а парамедик – узкий специалист по оказанию самой первой, экстренной помощи. Правильно поставить предварительный диагноз, зафиксировать поврежденный позвоночник, поставить капельницу, сделать противошоковый укол или провести реанимационные мероприятия – половина успеха в спасении жизни. Дальше за нее поборются уже в стационаре, а задача скорой – довезти пострадавшего до него. ЗР

ИНЕРЦИОННАЯ МАШИНКА

Кто в детстве играл с такой, тот знает: маховик может накопить довольно много энергии, если его как следует раскрутить. Подобную систему используют нынче в болидах Формулы-1, а теперь, похоже, она появится и на вполне городских автомобилях. Во всяком случае, 735 000 евро вряд ли станут вкладывать в бесперспективный проект. Итак, еще до конца года гибридный привод с маховиком испытают на автомобиле «Вольво». Причем маховик будет соединен с задними колесами, а ДВС – с передними. Принцип обычный для любого гибрида: при снижении скорости или торможении энергия накапливается (в данном случае в маховике), при разгоне – помогает основному двигателю. Помощь неслабая: углепластиковый маховик диаметром 200 мм и массой всего 6 кг, раскрученный в вакууме до 60 000 об/мин, способен отдать мощность 80 л.с.

В итоге у водителя автомобиля с экономичной «четверкой» под капотом возникает ощущение, что там все шесть цилиндров!

А что с расходом топлива? Разработчики рассчитывают на экономию в среднем 20%. А вот на стенде при работе в стандартном европейском цикле оказалось, что ДВС был выключен почти 50% времени. В общем, тут все как у любых гибридов: чем больше разгонов-торможений, тем значительнее экономия.



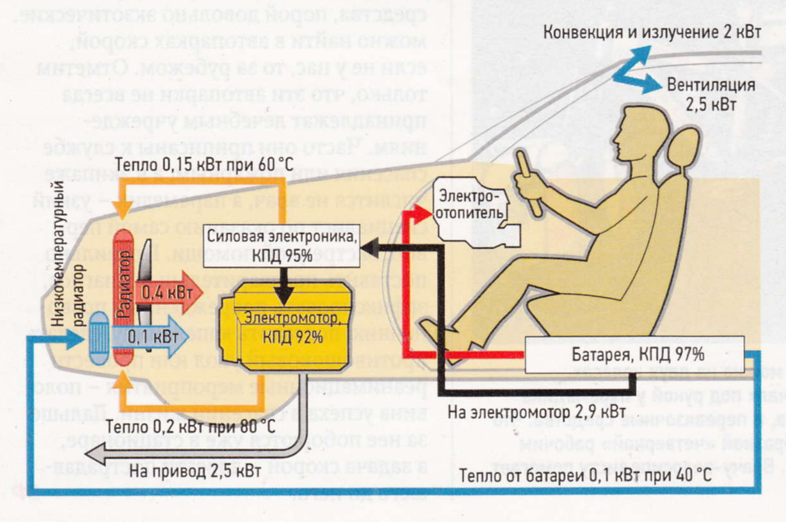
Сам маховик представляет собой карбоновый обод на стальной сердцевине. На всякий случай оболочка, из которой откачан воздух, тоже очень прочна.

В металле система довольно сложна. Оранжевым цветом выделено многодисковое сцепление, разъединяющее колеса и маховик, когда его энергия не нужна.

ОТКУДА ДРОВИШКИ?

Вам ехать или греться? Вопрос не праздный для электромобилей, ведь, если потратить киловатт-часы на электрокамин, мотору их достанется заметно меньше. Этой проблемой вплотную занялись специалисты фирмы «Бэр», изучив ее в деталях. Итак, дано: наружная температура –15 °С, скорость 18,3 км/ч (средняя в стандартном европейском городском цикле). Тогда, чтобы в салоне были комфортные +22°С, нужно потратить на обогрев 4,5 кВт. При этом собственно на движение расходуется всего 2,5 кВт! Некстати высокий КПД современных электромоторов и силовой электроники позволяет снять с них лишь 0,35 кВт дарового тепла, да еще 0,1 кВт дает система охлаждения литий-ионной батареи.

В общем, маловато будет. Но почему на прогрев салона вообще нужно так много энергии? Оказывается, мощность теплового излучения и потерь на конвекцию достигает 2 кВт, а вентиляция уносит наружу еще 2,5 кВт. Так что производителям электрокаров стоит крепко подумать над превращением кузова в термос, применить термоизолирующие покрытия стекол. Но все равно без электропечек, пусть и на современных керамических позисторах, не обойтись. А может быть, выгоднее придумать систему замкнутой вентиляции салона с искусственным освежением и осушением воздуха?



Потоки тепловой мощности в электромобиле пока не слишком обнадеживают, а значит, запас хода в северных широтах будет невелик.

НЕ ЗАБИТЬ КОЗЛА

Встреча с оленем на сельской дороге – обычное дело в Швеции.

Причем в буквальном, а не переносном смысле. Научившись в прошлом году распознавать пешеходов и автоматически тормозить перед ними, шведская «Вольво» идет дальше и разрабатывает аналогичную систему для предотвращения наездов на животных. Видимо, успехи в сохранении природы сделали их появление на дорогах вполне обычным событием, ради которого стоит разрабатывать очень серьезное оборудование. (Кстати, в Швеции в год происходит свыше 40 000 таких ДТП.)

Сложность здесь в том, что если все люди, с точки зрения программы распознавания образов, примерно одинаковы, то мир четвероногих пешеходов куда разнообразнее. И еще: они любят выходить на дороги в ночное время, в туман, когда обычная видеокамера не слишком эффективна, – понадобился инфракрасный прибор.

Сам алгоритм работы остался прежним: резкий звук, предупреждающий водителя, и, если реакции не последовало, экстренное торможение. Но вот ни кошку, ни собаку оно, увы не спасет: пока программу обучили лишь тому, как выглядят лоси, олени и кабаны. Думаем, что и козла, вынесенного в заголовок, система идентифицирует и убережет от наезда. Хотя откуда козлы на шведских дорогах? А в Россию новинка пока не придет.

Картинка с инфракрасной камеры на ноутбуке разработчика в процессе обучения системы.

НАРУШИТЬ НЕ ПОЛУЧИТСЯ

На новом «Фольксвагене-Тигуан» появилась система Sign Assist, распознающая дорожные знаки и транслирующая их водителю на центральный дисплей.

Теперь оправдания, что не заметил, мол, никого не убедят. Видеокамера, скрытая за зеркалом заднего вида, не пропустит ни знака запрещения обгона, ни знака его отмены, ни начала населенного пункта или его конца. Дополнительные таблички с указанием времени действия знаков или особых условий (например, при дожде) также распознаются и, более того, сопоставляются с временем суток и работой стеклоочистителей.

Некоторые знаки система и вовсе генерирует сама: при въезде в город она покажет не табличку с его названием, а знак «50» (такое ограничение действует в Германии).

Так выглядит дисплей нового помощника. Если пойдет дождь, второй и третий знаки автоматически переместятся на первые позиции.

Испытания новинки прошли успешно. Однако сможет ли она работать в России, где знаки порой не то чтобы отсутствуют, но прячутся за листвой, припаркованными фурами, рекламными щитами? Или просто теряются на фоне последних…

Члены экспериментальной семьи будут ездить на электромобиле EV Concept, электроскутере EV Neo и электрокаре ML 200. В гибриде, что на заднем плане, очевидно, приехали гости.

И НИКАКОГО АТОМА!

Катастрофа на АЭС дала дополнительный импульс развитию совместного проекта E-KIZUNA компании «Хонда» и города Сайтама. В нем объединены электрические транспортные средства и так называемый умный дом, не потребляющий, но вырабатывающий энергию. Откуда? Да с крыши, покрытой вовсе не ондулином, а солнечными батареями. Правда, на все потребности тока не хватит, поэтому отапливать жилище будут природным газом, а вот семейный автопарк обойдется без него, как и без бензина и дизтоплива. Хватит пары розеток, провода к которым идут все с той же крыши. Впрочем, хватит ли? В этом и заключается главный вопрос эксперимента, который проведут весной будущего года.

Надо сказать, что в штатной ситуации вся эта домашняя экосистема не преследует цели полностью отказаться от внешнего электропитания, но вот в случае катаклизмов, когда городская сеть внезапно обесточится, такой дом должен стать автономной крепостью, пусть с сокращенным до минимума энергобалансом.

На рисунке все выглядит вполне оптимистично. Особенно если в трехфазной сети (на заднем плане) есть ток.

С РУССКИМ АКЦЕНТОМ

Корейский «Хёндай-Акцент» в 2001-м начали собирать в Таганроге, что только добавило популярности этой модели. И все же залог успеха машины в ее надежности, считает **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова** и **Александра Батыру**.

Абсолютно надежных автомобилей пока не создали, у всех есть слабые места. Вопрос лишь в том, насколько их много. Сегодня разговор об «Акценте»: на что обратить внимание при покупке подержанного авто и чего ожидать в последующей эксплуатации.

За шестилетний экземпляр просят 240–250 тыс. руб., что лишь немногим меньше отпускной цены завода в 2005 году. Конечно, можно поторговаться, но если продавец сразу идет на уступки, то, скорее всего, с его товаром не все в порядке.

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО КЛИМАТА

Если на кузове проступила ржавчина, перед вами машина со сложной судьбой. От дальнейшего осмотра разумнее отказаться, какие бы байки вам ни пели. Знайте, что при бережной (а главное – безаварийной) эксплуатации такое явление – нонсенс. Даже у десятилетних экземпляров, помногу купающихся в зимних «коктейлях Лужкова-Матвиенко».

А вот трапеция стеклоочистителя плохо переносит химические атаки – к 70–100 тыс. км закисают оси поводков. Если щетки стали двигаться вяло, снимите механизм, разберите, удалите ржавчину и смажьте. Тогда узел прослужит еще столько же. А если затянуть с ремонтом, придется покупать не только трапецию, но зачастую и моторедуктор. В сумме выйдет 6300 руб. (здесь и далее традиционно указываем цены на оригинальные запчасти и ремонт у дилера).

Бывает, отказывают моторедукторы (актюаторы) центрального замка. Дефект не массовый, но весьма коварный: вроде бы закрыл все двери, услышав знакомый «тук» механизмов,

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Hyundai Accent

ДЕБЮТ: модель второго поколения (заводское обозначение LC) была представлена в 1999 году; с 2001-го седан производится на ТагАЗе.

КУЗОВА: 3- или 5-дверный хэтчбек, седан.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, Р4, 1,3 л, 75 или 86 л.с.; 1,5 л, 88, 92, 99 или 102 л.с.; 1,6 л, 105 или 107 л.с.; дизельный, Р3, 1,5 л, 82 л.с.

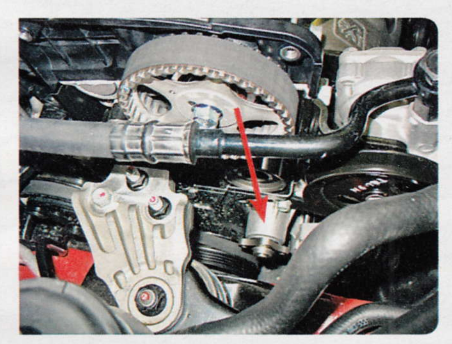
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5 или А4.

ПРИВОД: передний.

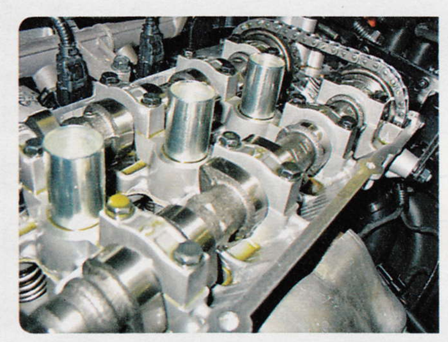
РЕСТАЙЛИНГ: в 2003 году незначительно изменились бамперы, решетка радиатора, некоторые элементы интерьера и отделки кузова.

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2001–2004 годах уровень безопасности по методике IIHS был признан достаточным (испытания проводились ежегодно). В 2003 году проведен крэш-тест NHTSA – с оценкой «хорошо».

Интерьер выполнен добротно, однако со временем то здесь, то там начинает поскрипывать. На этой машине механический спидометр. Пока работает тихо.

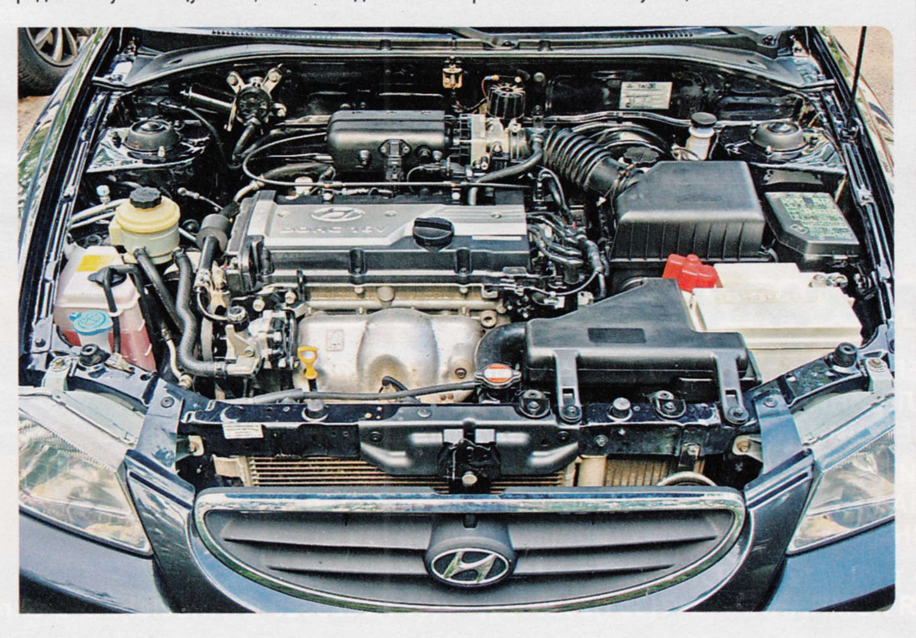


Ремень ГРМ меняем вместе с роликами. Обратите внимание: помпа приводится поликлиновым ремнем (шкив с ремнем здесь сняты).



Цепь, связывающая распредвалы, обычно служит более 100 тыс. км, даже в варианте без верхнего башмака успокоителя (как на фото).

Самый распространенный мотор – 16-клапанный G4ED. Все двигатели «Акцента» имеют родословную «Мицубиси», вполне надежны и неприхотливы в эксплуатации.



а один из них взял и не сработал, оставив машину открытой. Ищи потом свое добро...

Проблема с запотеванием фар решается просто: удалите поролоновые заглушки из Г-образных дренажных трубок. Порой эти заглушки настолько засоряются, что перестают пропускать воздух, необходимый для вентиляции. Если не помогло, значит, колпак отошел от корпуса фары. Тогда, обезжирив поверхности, уплотняем стык силиконовым герметиком.

Зачастую владельцы жалуются на стук в щитке приборов, в такт ему подергивается стрелка спидометра. Кто ездил на отечественных машинах, знает, что основная причина – в заедании тросика спидометра. Реже бывает виновен сам щиток или редуктор на коробке передач. С электронным щитком такие проблемы крайне редки, и, кроме датчика скорости, грешить не на что.

Не дождавшись вожделенной прохлады от кондиционера, заправьте систему. Несмотря на то что диагностическое оборудование не видит явных утечек, за два-три года хладагент постепенно улетучивается. Для «Акцента» это норма, и дорогостоящие детали, в том числе радиатор, менять, скорее всего, не придется.

А вот с радиатором двигателя как повезет. Порой даже в соленых московских зимах он служит годами, а бывает, течет по завальцовке бачков в самых тепличных условиях. Следите за уровнем жидкости в расширительном бачке!

МОТОРИКА РЕЧИ

Что бы ни писали коллеги-журналисты про моторы «Акцента», они, смею заверить, весьма надежны: легко заводятся зимой и масла не жрут даже при пробегах за 200–250 тыс. км. Нужно лишь менять в срок ремень ГРМ вместе с роликами: у машин корейской сборки через каждые 60 тыс., а у собранных на ТагАЗе – через 50 тыс. км. Хотя, по опыту, наши легко выдерживают те же 60 тыс., но регламент – это закон.

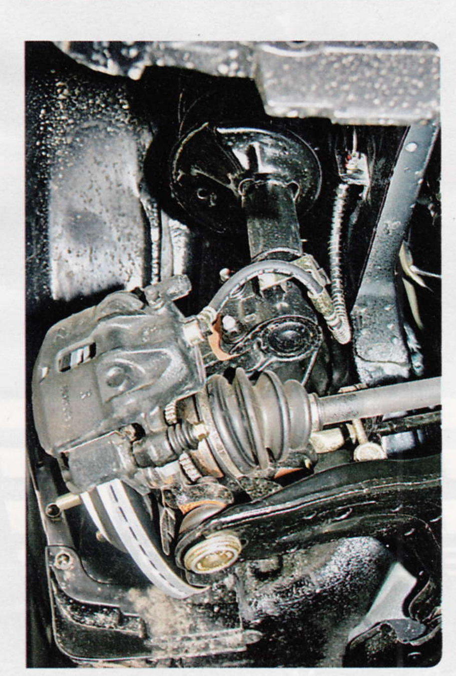
Странно, что про цепь, связывающую впускной распредвал с выпускным с обратной стороны двигателя (над маховиком), в том самом регламенте ни слова. Имейте в виду, что через 100–120 тыс. км цепочку следует поменять, иначе начнется интенсивный износ звездочек и впоследствии придется всерьез раскошелиться. Года три назад на ТагАЗ стали поставлять двигатели без верхнего успокоителя цепи: его просто упразднили. Кстати, под эту кампанию попали «Гетц» с «Элантрой». Как следствие, к 70–90 тыс. км лишенная демпфера цепь начинает побрякивать, создавая акустический

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

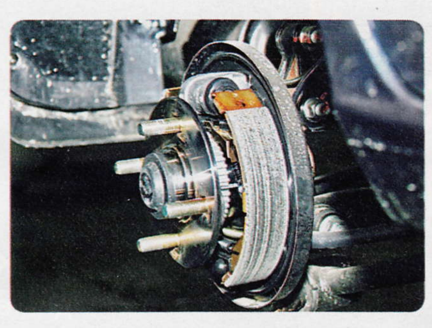
Компьютерная диагностика систем двигателя	760
Диагностика ходовой части/тормозов	550/800
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	800
Замена радиатора двигателя	1200
Замена тросика спидометра	800
Замена масла АКП/МКП	450/300
Замена подшипника ступицы передней/задней	1350/800
Замена втулок и стоек стабилизатора подвески передней/задней	950/850
Замена тормозных колодок передних/задних	880/650
Регулировка углов установки колес	1500
Нормочас	1100

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	4500
Накладка бампера переднего/заднего	6200/6500
Блок-фара/фонарь	7200/3700
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	235/490/695/2500
Свечи зажигания (комплект)	590
Ремни генератора/ГУРа/кондиционера	560/300/880
Цепь ГРМ	820
Сцепление (корзина, диск и выжимной подшипник)	7200
Подшипник передней ступицы	2200
Рычаг передней подвески в сборе с шаровой опорой	3600
Рулевая тяга в сборе	1400
Тормозные диски передние	5000



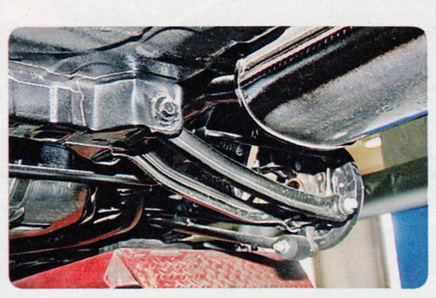
В передней подвеске заслуживают внимания стойки и втулки стабилизатора, а также ступичные подшипники. Шаровые и рулевые ходят более 100 тыс., колодки 35–45 тыс., а диски – 70–90 тыс. км (АКП-МКП).



Задние колодки служат 90–110 тыс. км (АКП-МКП). Частенько новая машина не проходит техосмотр из-за разности тормозных сил задних тормозных механизмов, при этом на дилерских стендах никаких отклонений не отмечается. Возможно, с введением нового порядка ГТО проблем у владельцев станет меньше.

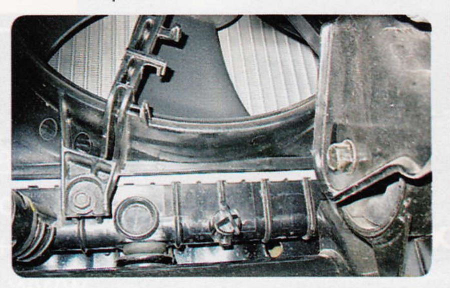
дискомфорт. Если всерьез раздражает, поставьте успокоитель (деталь 24432-26000), что довольно просто: крепится под штатные болты крышек задних подшипников распредвалов (для этого нужно снять клапанную крышку). Не поставите – ничего страшного, на ресурсе звездочек это практически не сказывается.

Через каждые 30–40 тыс. км дилеры рекомендуют промывать форсунки. И хотя зачастую мы относимся к этому скептически (зачем мешать машине работать?), здесь именно тот случай, когда следует прислушаться к совету. Дело в том, что клапаны моторов G4ED довольно быстро обрастают нагаром,

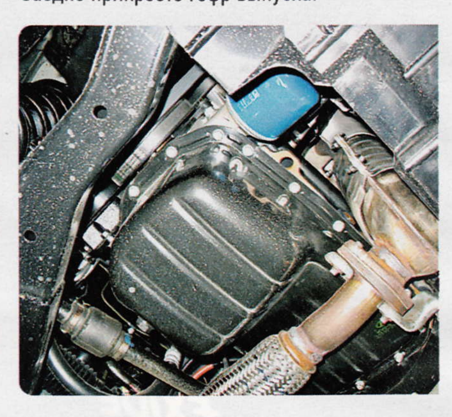


Слабое звено в задней многорычажке – те же втулки и стойки стабилизатора, а также задние поперечные рычаги. Последние зачастую гнут, небрежно сдавая задним ходом.

Радиатор охлаждения двигателя не славится долголетием. Порой после первой же зимы антифриз начинает подтекать по завальцовке бачков.



Хотя стальной поддон двигателя не столь хрупок, как алюминиевый, рекомендуем поставить силовую защиту моторного отсека. Заодно прикроете гофр выпуска.



РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

МОДИФИКАЦИЯ	1,5 л, МКП	1,5 л, АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	290 000	309 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	71 700	73 700
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Радиатор охлаждения двигателя	10 700	
Промывка форсунок	2000	
Заправка кондиционера	2000	
Цепь ГРМ	4120	
Ремни навесных агрегатов	2400	
Гофр выпуска	8050	
Сцепление	11 800	–
Подшипник передней ступицы (одна сторона)	3550	
Стойки и втулки стабилизаторов подвесок	5300	
Рулевые тяги	5440	
Тормозные диски и колодки передние	8780	
Тормозные колодки передние (для АКП две замены)	3 550	7100
Тормозные колодки задние	3060	
ИТОГО	432 450	445 200
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	241 000	249 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	191 450	196 200
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	8,5	9,0
Расходы на топливо (А92; 26,5 руб./л)	168 940	178 880
Стоимость километра пробега (ЗР, 2011, № 1)	4,80	5,00
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Трапеция стеклоочистителя	2500	
Актюатор центрального замка (водительская дверь)	2000	
Колокол сцепления	21 500	–
Рычаги передней подвески (без схода-развала)	8850	
Рычаги задней подвески (без схода-развала)	7000	

*Цены на июнь 2011 года, ремонт и ТО у дилера.
**Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.

На правах рекламы

приводя к перебоям на холостых и ухудшению пуска, а промывка форсунок убирает заодно наросты с тарелок клапанов, избавляя от этого дефекта.

К 100–120 тыс. км ждите прогара гофра выпуска, если, конечно, досрочно не порвете его в колее. Кроме бухтящего выхлопа, который сложно не расслышать, о неприятности сообщит лампа *Check Engine* на щитке приборов. Оригинальная деталь недешева – 7400 руб., поэтому имеет смысл купить подходящий по размеру неоригинал – 45×205; он стоит около 1000 руб. плюс еще столько же сварщику за работу.

Дизельные версии на наш рынок официально не поставляли. А жаль, поскольку моторы серии U-Engine очень неплохо зарекомендовали себя в Европе. Не исключено, что и здесь они работали бы без нареканий, если бы не политика «Хёндай». Уж не настолько плоха у нас солярка.

МИМИКОЙ И ЖЕСТАМИ

Масло в коробках дилеры рекомендуют менять через каждые 90 тыс. км – советуем придерживаться этого требования. С МКП проблем не будет, а вот со сцеплением, скорее всего, близко познакомитесь к 100–110 тыс. км. Тогда и узнаете, что такое выжимной подшипник. Елозя по наплыву на картере колокола, он постепенно прогрызает поверхность направляющей и в конце концов перекашивается. При этом визжит, словно поросенок. Имеющий уши услышит и поменяет в срок, вместе с корзиной и ведомым диском – как правило, к этому моменту будет пора. Не услышите – раскошелитесь на новый колокол: 21 500 руб. Впрочем, есть умельцы, готовые за 3000 руб. наплавить недостающий металл. Но коробку, как ни крути, придется разбирать (иначе прогорит сальник первичного вала и, возможно, сам вал).

Автомат серии «Альфа-Бета» тоже готов преподнести сюрприз: при тех же 100–110 тыс. км встанет в аварийный режим, жалуясь чаще всего на перегрев. Для начала прочистите соты радиатора; если не помогло, смените масло с фильтром (он под плитой гидравлики). И если коробка все-таки чудит, то путь ей в ремонт. Благо, всевозможные сервисы достаточно хорошо изучили этот агрегат – ремонтируют буквально с закрытыми глазами, быстро и недорого да еще с гарантией.

К подвескам особых претензий нет. В том, что стойки стабилизаторов вместе с втулками изнашиваются к 80 тыс. км, нет ничего особенного – на многих машинах и того быстрее. Случаются проблемы с амортизаторами. Если потекли – повезло, поменяют по гарантии. А если застучат или перестанут держать, замучаешься доказывать дефект. Кстати, обращение к дилерам «Хёндай» не всегда результативно – многие, даже самые опытные и адекватные, для ТагАЗа не авторитет, что выглядит абсурдно. Если уж на Таганрогском автозаводе не доверяют корейским партнерам, давшим все полномочия своим официальным сервисам, впору сменить эмблему на машине... **ЗР**

Благодарим компанию «Автомир» в Марьино (Москва) за содействие в подготовке материала.

ВЫРВИ ГЛАЗ

Продолжаем сравнивать удобство обслуживания десяти популярных на нашем рынке автомобилей. На этот раз **Игорь Козлов** озаботился заменой ламп в фарах. Фото **Александра Кульнева** и **Константина Якубова**.

FARA@SVETA.NET

Лампочки перегорают в самый неподходящий момент, а из инструмента, требуемого подчас для замены огарков, у большинства владельцев лишь скудный штатный набор. От баллонного ключа толку мало – им разве что по фаре ударишь в надежде продлить агонию перегоревшей спирали (хотя лучше стукнуть кулаком: меньше шансов расколоть колпак). Хорошо, если производитель укомплектовал машину отверткой с пассатижами, но такая щедрость нынче в диковинку. Поэтому возите с собой набор ключей – уж не сочтите совет банальным. Ведь оказаться «слепым» можно вдалеке от фирменного сервиса, и тогда, дабы не ехать на ощупь, создавая аварийные ситуации, менять лампочки придется самостоятельно.

Из прочего инструмента полезны компактный фонарик, чтобы подсветить, а также зеркальце, чтобы подглядеть (зачастую в зоне работ тесно). Пригодится шило или тонкая шлицевая отвертка – с их помощью проще отжать фиксирующий усик на колодке лампы или фары. Изготовьте заранее нехитрое приспособление для извлечения патрона габаритки: стачиваем на наждаке два зуба обычной столовой вилки (лучше из нержавейки, она намного прочнее алюминиевой), а кончики двух оставшихся загибаем под углом 90°. Расстояние между ними должно составлять 8 мм. Этими захватами в случае чего легко подцепить патрон и вынуть его вместе с лампочкой. Также желательно иметь магнит на длинной гибкой ручке – вдруг придется вылавливать из недр подкапотного пространства оброненный крепеж.

Вскрывать фару, не имея запасных ламп, бессмысленно, поэтому их нужно купить заранее. Типоразмер указан в руководстве по эксплуатации (например, для головного света это могут быть H4, HB3, H11).

Не забывайте о безопасности! Ковыряться с машиной на обочине оживленной магистрали неуместно. Имеет смысл дотянуть до ближайшей заправки, площадки для отдыха или, наконец, свернуть на второстепенную дорогу. И обязательно нужно выставить знак аварийной остановки.

Остерегайтесь коварства перегоревших лампочек! Порой уставшая от времени колба лопается в руках, поэтому, уж поверьте опыту, безопаснее работать в защитных очках и х/б перчатках.

Напомним, в нашем тесте участвуют десять машин: «Хёндай-Акцент», «Форд-Фокус», «Тойота-Королла», «Мицубиси-Лансер», «Рено-Логан», «Дэу-Нексия», «Шевроле-Лачетти», «Мазда-3» и две «Лады» – «Калина» и «Приора» (ЗР, 2011, № 2, 4, 6). Как и прежде, работу выполнял один человек – наш механик Евгений Михалкевич. В зачет взяли среднее время из трех попыток, потраченных на замену более ответственных с точки зрения безопасности ламп ближнего света и поворотника, причем именно в той фаре, доступ к которой хуже.

ПРОЦЕСС ПРОЗРЕНИЯ

Быстрее всего Евгений управился с «Фокусом» – меньше чем

за 3 минуты. И хотя мы не одобряем решения со снятием оптики, здесь все продумано до мелочей. Есть даже отвертка в штатном наборе для болта крепления фары. Той же отверткой поочередно отжимаем две защелки (лучше это делать не на морозе, когда пластик становится хрупким) и, расшевелив, вынимаем фару из «глазницы». Бывает сложно «отстегнуть» колодку – из-за набившейся под фиксирующий усик грязи не хватает усилия пальца. Поможем шлицевой отверткой с тонким жалом. Конечно, лампочки можно заменить и не отсоединяя разъема, то есть оставив фару на привязи, но нам это показалось менее удобным. Отдельное спасибо за внятную инструкцию по эксплуатации – все действия в ней пошагово расписаны.

На втором месте «Лансер» с рекордным временем замены поворотника – 44 секунды. Причем не важно, в какой фаре менять: что справа, что слева доступ одинаково хорош. Чтобы подобраться к ближнему свету менее доступной правой фары, снимаем расширительный бачок: просто сдергиваем его вверх и, не отсоединяя шлангов, кладем на двигатель. Далее снимаем колодку с лампы, а затем стягиваем резиновый колпак. Теперь доступ открыт, но в зоне работ все же тесновато. Поэтому призвали на помощь зеркальце. С ним довольно быстро удалось поменять основную лампу, а заодно и габаритку. И хотя последняя вне зачета, общее время оказалось меньше, чем у занявшей третье место «Мазды».

У «трешки» тоже больше хлопот с правой фарой. Тем не менее спустя 34 секунды с момента открытия капота огарок ближнего света уже валялся в корзине, а еще через 42 секунды в фаре сияла новая лампа – очередной рекорд. При этом инструмент не понадобился! Жаль, подкачал поворотник: для доступа к нему надо вывернуть колеса влево (если фара правая) и, удалив сердцевины, вынуть три

Условное обозначение:

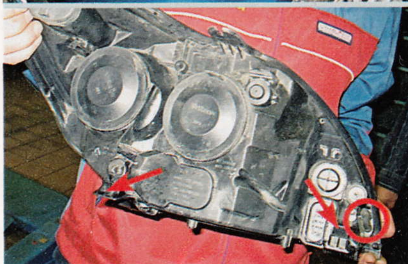
1 место

«Форд-Фокус»

2 мин 56 с

- Продуманная технология демонтажа фар.
- Тугой фиксатор разъема фары.

Чтобы вынуть фару, потребовалось не более минуты. При установке очистите от грязи привалочные плоскости.



Лампы расположены за резиновыми заглушками, защелки показаны стрелками. Перед установкой проверьте дренаж (кружок).

2 место

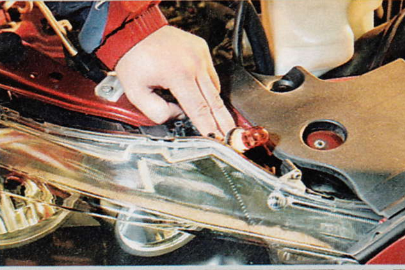
«Мицубиси-Лансер»

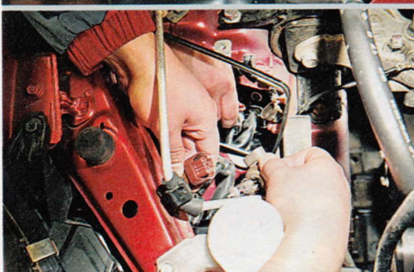
правая фара

3 мин 30 с

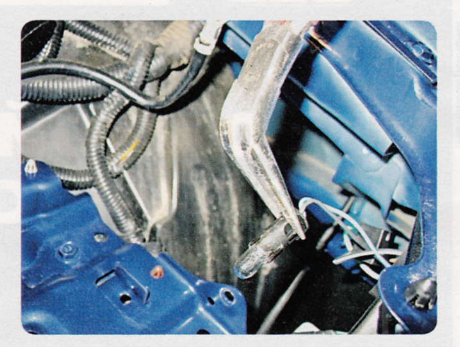
- Наилучший доступ к поворотнику.
- Тесновато в зоне ламп головного света.

Имейте в виду: лампа поворотника бесцокольная. Патрон приходится снимать двумя пальцами, рука не пролезает.



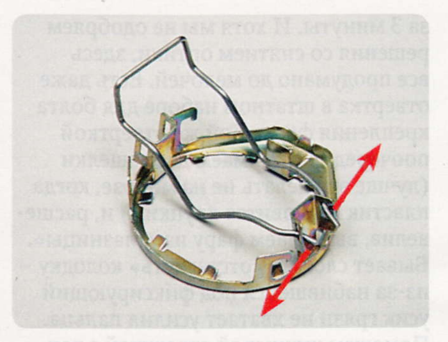


Вот таким образом, обогнув горловину бачка омывателя и призвав на помощь зеркальце, меняем лампу ближнего света.



Для извлечения габаритки, если нет приспособления в виде вилки, используйте пассатижи-«утконосы» с изогнутыми губками. Только не давите сильно, иначе расколете патрон.

Если фару «Нексии» уже пришлось снять, доработайте нижнее наружное ушко, сточив на нем фаску круглым напильником. Теперь поставить фару на место будет гораздо проще.



Чтобы скоба лучше держалась в петлях, отогните кончики в стороны (по направлению стрелок). Для левой фары имеет смысл переставить скобу в противоположные петли держателя («Лада-Приора»).

пистона крепления брызговика. Отогнув «лопух», с поворотом извлекаем патрон и, переложив его в другую руку (для этого придется обнять крыло), выводим под капот. Теперь длины проводки вполне достаточно, чтобы извлечь перегоревшую лампочку и поставить новую. Но даже летом на почти новой машине наш механик измазался по локоть – а чего ожидать в зимнюю слякоть? Советуем иметь в арсенале непромокаемые нарукавники до плеча. Отметим и вероятность оцарапаться о весьма задиристый пластик подкрылка.

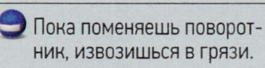
Четвертый результат у «Короллы». И здесь менее доступна правая фара: кроме нависающей над ней пластиковой накладки (она накрывает весь передок подкапотного пространства), мешает расширительный бачок двигателя. Накладку снимаем, вынув шесть пистонов, а бачок – отвернув два болта под ключ «на 10».

Теперь мешает горловина омывайки – заслоняет секцию ближнего света фары. В принципе, горловину

3 место

«Мазда-3»

правая фара



3 мин 47 с

+ Наилучший доступ к ближнему свету.
− Пока поменяешь поворотник, извозишься в грязи.

Вынув поворотник левой рукой, передаем его в правую и выводим под капот. Здесь будет удобнее менять лампу.

Лампу ближнего света поменяли с рекордной быстротой. Вот что значит грамотная компоновка!

4 место

«Тойота-Королла»

правая фара

4 мин 47 с

+ Внятная инструкция по эксплуатации.

− Надо снять накладку фары и расширительный бачок.

Секция ближнего света перекрыта горловиной бачка омывайки, что неудобно для визуального контроля.

Тем не менее вынули лампу, не трогая горловины. Не обожгите руку о стенки расширительного бачка!

5 место

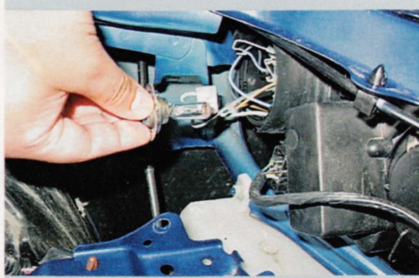
«Шевроле-Лачетти»

седан, левая фара

5 мин 38 с

+ По сравнению с «Лачетти»-хэтчбеком одни сплошные плюсы.
− Бестолковая инструкция.

В одной из попыток решили фару не снимать, а подлезть к тыльной части со стороны снятого аккумулятора и БУ ДВС…



…поскольку после снятия фары порой приходится заново регулировать направление светового пучка.

можно вынуть, но мы через зеркальце заглянули сбоку и извлекли перегоревшую лампу. Собрав все на место (вместе с поворотником) и оценив масштабы разборок, были приятно удивлены потраченным временем – всего 4 минуты 27 секунд. И ни одной новой ссадины на руках!

С левой фарой «Лачетти» провозились дольше. Поначалу из-за невнятной инструкции взялись снимать аккумулятор и блок управления двигателем, поскольку в ней сказано лишь, как снять заглушки с фары, а как к ним подобраться – ни слова. Оказалось, проще вынуть фару целиком (долой три болта крепления), на что с учетом замены ламп потратили 5 минут 38 секунд. В общем приемлемый результат, но, будь подопытный автомобиль не седаном, а хэтчбеком, провозились бы полчаса (ЗР, 2007, № 11).

«Калина» оказалась лишь на шестом месте. Для лучшего доступа к правой фаре (под капотом шестнадцатиклапанник) пришлось снимать бачок омывайки, при этом передний болт крепления бачка показался бесконечным. Зачем ставить такой длинный?

Для замены ламп в левой фаре «Акцента» снимаем аккумулятор: болт прижимной планки и гайки клемм здесь под ключ «на 10». Через 1 минуту 36 секунд батарея была на полу, а еще через 5 секунд в секции поворотника стояла новая лампа. На замену лампы ближнего света потратили еще 55 секунд, а вот с установкой аккумулятора провозились больше 3 минут – ужасно неудобно водружать его на зажатую со всех сторон площадку. В итоге седьмой результат.

На восьмой позиции «Логан». Меняя лампу ближнего света в левой фаре, не стали снимать аккумулятор, о чем вскоре пожалели: доступ, мягко скажем, плохой. Из-за этого потратили больше 4 минут, обрели две свежие ссадины на руках, но главное – сильно засомневались в правильной фиксации прижимной скобы лампы. Даже зеркальце не помогло развеять сомнения. Лучше потратить больше времени,

6 место

«Лада-Калина»

правая фара

8 мин 15 с

+ Фиксация ламп понятна даже на ощупь.

– Слишком длиный передний болт бачка омывайки.

Для лучшего доступа сняли бачок омывайки. Главное – не перепутать потом полярность проводов насосов.

При снятом бачке доступ к тыльной части фары просто отличный. Патрон поворотника белеет в правом нижнем углу.

7 место

«Хёндай-Акцент»

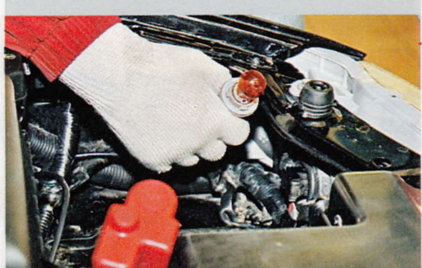
левая фара

10 мин 31 с

+ Нужен только ключ «на 10».

– Много острых заусенцев под капотом (работайте в перчатках!).

После снятия аккумулятора лампу поворотника заменили за считаные секунды. Здесь лампа цокольная.



Сперва вставляем лампу в фару, фиксируем ее прижимной скобой, а затем ставим резиновый колпак и соединяем разъем.

но снять батарею, для чего потребуются ключи «на 10» и «на 13», а также «Торкс-40». При снятом аккумуляторе совсем другое дело!

С «Нексией», занявшей девятую строчку, поначалу все шло гладко: выкрутили болт и две гайки крепления блока управления двигателем, сняли «минусовую» клемму с аккумулятора (чтобы провод не мешал вынуть блок наверх) и спустя 2 минуты 30 секунд радовались успешной замене поворотника. Увы, через 38 секунд, когда меняли ближний свет, соскочила и провалилась в недра фары прижимная скоба лампы. Да так неудачно, что выудить эту проволочку магнитом, как ни старались, не смогли. Взялись снимать фару – и вот сюрприз: это не удастся, если не снять накладку бампера, а доступ к крепежу накладки той же фарой и перекрыт. Долго гадали: а как же собирают на конвейере? Не иначе сперва ставят фары, затем бампер в сборе с поперечным брусом-усилителем и только потом решетку радиатора. В итоге к двум шпилькам бруса не подобраться, поэтому их вовсе не крепят! Как такое решение повлияет на безопасность при лобовом ударе, можно только догадываться. Вот яркий пример того, как карандаш дизайнера перечеркивает конструкторскую логику. Фару мы все же сняли, не трогая бампер (втроем, максимально возможно отжав накладку вниз), вытряхнули из нее прижимную скобу и, чтобы впредь не соскочила, надежно обжали петлю крепления пассатижами.

По такому же сценарию развивались события с «Приорой»: после снятия аккумулятора, верхней накладки фары и замены поворотника (на это ушло 5 минут 36 секунд) стали менять лампу ближнего света – и снова пружинная скоба слетает и проваливается в корпус фары! Все из-за небольшой недоработки: усики скобы надо бы развести в стороны, чтобы они не выпадали из петель. Кроме того, на обеих фарах скоба поворачивается в одну и ту же сторону (вправо). Если для правой это удобно, то для левой – нет: скоба перегораживает путь лампе. Поэтому, коли уж намучились и вынули «глаз» из «глазницы», переверните скобу в держателе, заведя усики с противоположной стороны (см. фото). Как и с «Нексией», учли потраченное на доработку время. В результате «Приора» с почти минутной разницей все же оказалась позади.

После теста осталось неприятное впечатление: некоторые производители будто нарочно усложняют жизнь владельцам, чтобы те, не сумев заменить лампочки самостоятельно, лишний раз поклонились дилерам. А ведь такого рода работы должны быть по определению простыми, поскольку напрямую влияют на безопасность нашего с вами передвижения. Впереди тест с фонарями... ЗР

Благодарим представительства компаний «Тойота», «Дэу», «Шевроле» и «Мазда», а также клуб www.priorovod.ru за предоставленные на тест автомобили.

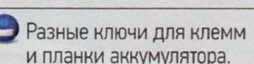
8 место

«Рено-Логан»

левая фара

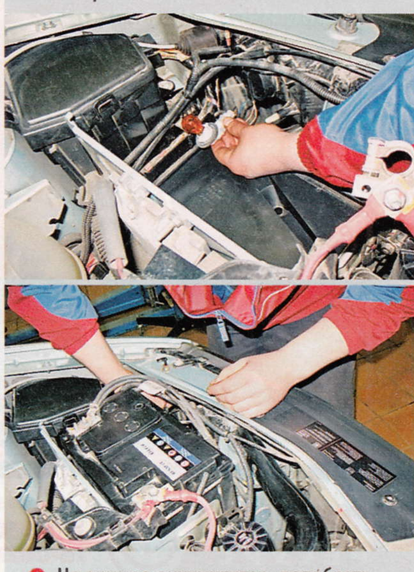
10 мин 41 с

Хороший доступ к правой фаре, внятная инструкция.



Разные ключи для клемм и планки аккумулятора.

К левому поворотнику, не сняв аккумулятор, не подлезть. Имеет смысл проверить лампу до установки, напрямую от батареи.



Не снимая аккумулятор, подобраться к лампе ближнего света довольно сложно, но при определенной сноровке получится.

9 место

«Дэу-Нексия»

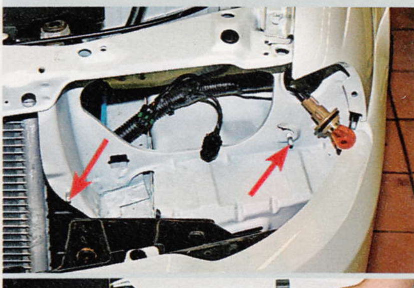
левая фара

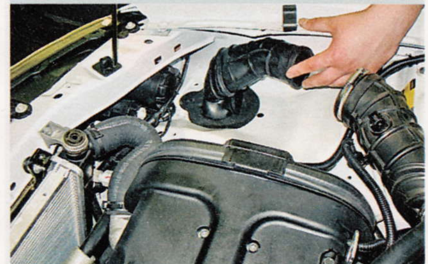
11 мин 14 с

Нет.

Много заусенцев под капотом, неудачная скоба и крепление фары.

Нижние шпильки крепления фары показаны стрелками. Чтобы вставить «глаз», как можно сильнее надавите на накладку бампера (вниз).





Для доступа к правой фаре снимаем корпус воздушного фильтра и отводим в сторону гофр впуска.

10 место

«Лада-Приора»

левая фара

12 мин 11 с

Нет.

Неудобная конструкция скобы лампы ближнего света, плохой доступ.

Чтобы добраться до поворотника, сняли аккумулятор и накладку над фарой. Патрон здесь со скользящими контактами.

Фонарем подсвечивали, в зеркальце поглядывали, но так и не уследили за скобой лампы. Соскочив, она упала внутрь фары.

ЗДОРОВЬЕ
ТЕМА НОМЕРА

КРОВНАЯ МЕСТЬ

Технику безопасности пишут кровью! Если не хотите добавить в нее несколько строк от себя, отнеситесь к этой науке с должным уважением – предупреждает **Виктор Слесарев**.

Первобытный охотник, сумевший приделать к палке камень, заложил его в фундамент вечной науки – техники безопасности. Неудачники, пренебрегавшие ею, не выживали. Но, видимо, не все. Потомки беспечных встречаются и среди нас.

По мере того как у автомобиля сокращается дорожный просвет, подтягивать гайки под ним становится все трудней, все чаще приходится работать, подняв машину домкратом. А простота пользования им и безопасность лишь кажущиеся. Вывесив машину, не стоит сразу нырять под нее с ключами – может очень больно прищемить, а то и просто расплющить.

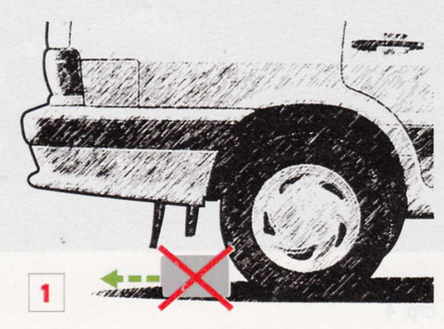
Чаще всего домкрат нужен при смене проколотого колеса. Казалось бы, операция простейшая, но машина, случается, сваливается с домкрата. Иной «мастер» пытается удержать ее, ухватившись за порог или арку. Если вы не тяжелоатлет, играющий блинами под четверть тонны, – не стоит! Все равно не удержите, а вас еще долго будут кормить с ложечки.

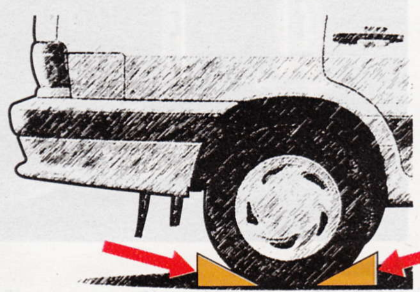
Вот почему так важно, чтобы машина, поднятая домкратом, не могла сдвинуться. Поленишься вбить под колеса противоположной стороны упоры, понадеявшись на ручник и твердый асфальт, – в этот раз, возможно, и повезет, но однажды машина непременно грохнется! А уж на грунте, особенно мокром, – будьте уверены, скорее всего, свалится! Вряд ли у любого в багажнике найдется пара фирменных упоров под колеса, иной раз приходится пользоваться подручным материалом. Впрочем, правильно вбитый под колесо булыжник – неплохая альтернатива. Главное – надежно защемить его между шиной и дорогой. И сделать это до, а не после вывешивания машины (рис. 1).

Но какой прок от упоров, если сломается сам домкрат! Поэтому перед сменой колеса кладем под порог запаску. Сняв проколотое, кладем сюда и его и только потом ставим запаску. Если машина и свалится, то порогом ляжет на колесо. Ничего страшного – если, повторяем, не совать между ними руки. Тогда будет чем переставить домкрат и повторить попытку.

Если же лезть надо именно под машину, да еще в безлюдном месте, будем вдесятеро бдительнее! Хороший радикулит способен «придавить» не хуже самой машины. Вытаскивать вас все равно станут посторонние, но и им понадобится простор для маневра.

Как-то мой знакомый решил заняться на даче своей «Волгой». Поднял поочередно обе стороны машины домкратом и подложил под пороги по нескольку толстых досок.


1



2

А пока искал, что постелить на землю, машина тихонько двинулась... и рухнула! Подвели скользкие доски и сырая лужайка.

Вот вам и подручный материал! Кстати, регулируемые козелки давным-давно есть в продаже.

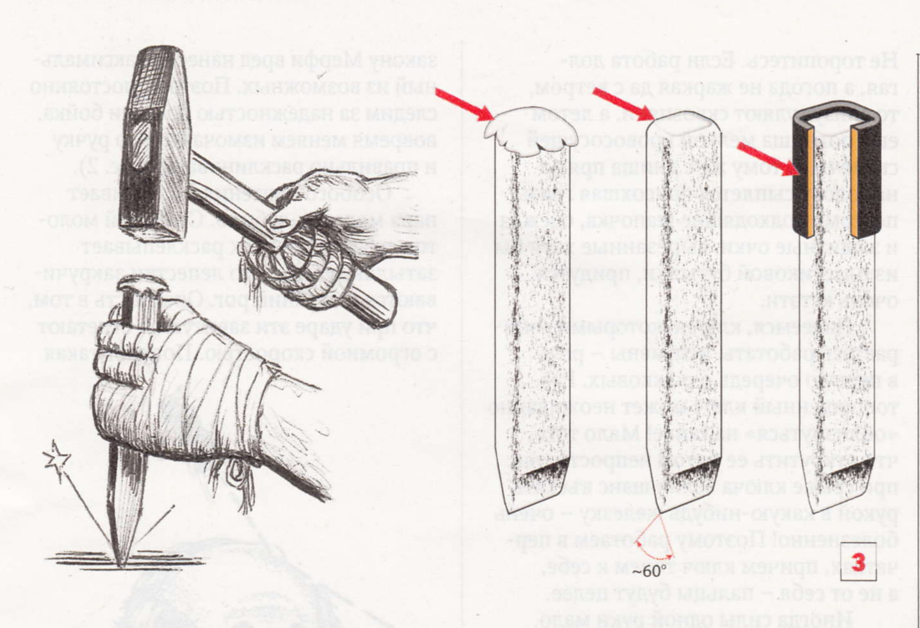
Но, положим, машина поднята надежно. Можно браться за ключи? Не торопитесь. Если работа долгая, а погода не жаркая да с ветром, то снизу гуляют сквозняки, а летом еще полчища мелкой кровососущей сволочи. К тому же с днища прямо на голову сыплется присохшая грязь, поэтому подходящие шапочка, одежда и защитные очки, вырезанные хотя бы из пластиковой бутылки, придутся очень кстати.

Надеемся, ключи, которыми собираетесь работать, исправны – речь в первую очередь о рожковых. Растопорщенный ключ может неожиданно «облизнуться» на гайке! Мало того, что открутить ее потом непросто, так при срыве ключа велик шанс въехать рукой в какую-нибудь железку – очень болезненно! Поэтому работаем в перчатках, причем ключ тянем к себе, а не от себя – пальцы будут целее.

Иногда силы одной руки мало. Вместо того чтобы хвататься за ключ двумя, лучше нарастить рычаг, надев на ключ, например, подходящую трубу.

Каменный топор с деревянной рукояткой ушел в прошлое, но проблема схода молотка с ручки живет и по сей день. Слетает молоток, заметим, в самый неподходящий момент – на разгоне, а дальше – как повезет. Улетит ли на пол, попадет в машину или стукнет по пальцам – воля случая, но согласно закону Мерфи вред нанесет максимальный из возможных. Поэтому постоянно следим за надежностью посадки бойка, вовремя меняем измочаленную ручку и правильно расклиниваем (рис. 2).

Особого почтения заслуживает пара молоток-зубило. Стальной молоток со временем так расклепывает затылок зубила, что лепестки закручиваются в бараний рог. Опасность в том, что при ударе эти завитушки отлетают с огромной скоростью. Попадет такая



в глаз – серьезная травма обеспечена. Поэтому наклеп периодически удаляем на точиле, а работаем в защитных очках. Кстати, для работы с зубилами продаются разнообразные защитные приспособления. Если под рукой нет нужного грибка, наденем на затылок зубила кусок резинового шланга или обмотаем несколькими слоями скотча и т. п. Это сдержит разлетание осколков (рис. 3).

В машине полно всевозможных пружин. Чем толще пружина, тем сильнее она может выстрелить. Особенно агрессивны те, что в подвеске. Не стоит рисковать, сжимая их при замене народными проволочными хомутами, – для этого продаются надежные стяжки! Даже скромная пружина задних колодок так и норовит порвать ваши пальцы своим крючком! Тут и перчатка порой бессильна – выручат опыт и здравый смысл.

Технические жидкости. Излишне напоминать, что пить их нельзя. Тосол – яд. Правда, слабее цианистого калия. Иной раз, убеждаясь, что капает именно он, можно попробовать его на язык – лизнуть и тут же сплюнуть. Тосол невкусен и сладковат! Тем не менее лишний раз дегустировать не стоит, ведь, если в систему охлаждения был залит именно он, вода из радиатора не потечет.

Незамерзайка на основе изопропилового спирта в мороз густеет и с задачей справляется неважно. А на этиловый – акцизы! Незамерзайки на его основе непомерно дороги – кто станет покупать? Между тем весь мир пользуется жидкостями на метиловом спирте. Пить его, как известно, нельзя: если и выживешь, то можешь ослепнуть. В финскую или немецкую голову такая идея даже не забредет, а у нас эти незамерзайки и вовсе запретили – от греха подальше. Однако всю зиму вдоль дорог торгуют пятилитровыми бутылями с ярко-синей жидкостью!

Бензин. Даже дети с мопедами знают, как откачать бензинчику из бака грузовика: всунул шланг, подсосал ртом – и резко конец вниз, в ведро. Чтобы не нахлебаться, нужна сноровка. Опыт приходит довольно быстро, однако, если предполагаете часто прибегать к этому методу, загодя потренируйтесь на бочке с водой. И не жадничайте – шланг диаметром 3 см хоть и льет быстро, но очень скоро научит вас различать бензины на вкус. Прежние марки бензина с антидетонатором на основе свинца были просто ядовиты. Сегодня их, говорят, нет. Проверять это на себе не стоит, но и неэтилированный бензин внутрь вреден. На Западе даже его пары́, выходящие из бензобака при заправке, улавливают, что уж говорить о подсосе из бака в рот! Увы, некоторым продышаться так и не удалось. Если уж выхода нет, потратьте несколько минут на подготовку. Например, засунув в шланг вакуумный «поршень» на проволоке – из пробки, тряпки и т. п., получаем простейшее переливное устройство.

Наконец, чтобы поехать, нужно завести мотор. А это не всегда удается, если сел аккумулятор. Чуть подморозит – и вот уже тут и там кто-то «прикуривает». Беспечность некоторых просто поражает. Мы не единожды подробно (последний раз – в ЗР, 2010, № 9) об этом рассказывали. Напомним: иногда аккумуляторы взрываются. Если уж прикуриваете, то хотя бы отвернитесь от батареи. Смотреть надо было раньше – за плотностью! ЗР

ОСМОТР С ПРИСТРАСТИЕМ

«Калина» и «Сандеро» – хиты продаж в России в B-классе. Но у каждой есть свои достоинства и недостатки. Насколько они значимы с точки зрения конструкции и как проявляются в повседневной эксплуатации, анализирует **Сергей Мишин**.

Параметры автомобилей-одноклассников одной ценовой группы становятся все ближе, явных преимуществ нет практически ни у одного, и выбор определяется двумя критериями: нравится – не нравится. Но вскоре после покупки цвет машины и особенности внешности отступят на второй план, а на первый выйдет то, с чем владелец будет сталкиваться постоянно. То есть особенности эксплуатационные: надежность, долговечность, трудоемкость обслуживания, ремонтопригодность, стоимость эксплуатации и просто качество.

Итак, «Калина»-хэтчбек и «Рено-Сандеро».

Левому заднему пассажиру мешает горб на полике – под ним блок управления стеклоподъемниками и блокировкой дверей. Бросаются в глаза неопрятные подрулевые переключатели. Противосолнечные козырьки плохо фиксируются, а потому рвутся.

Двери обеих машин распахиваются широко, и в этом они примерно равноценны, однако пороги «Калины» изнутри прикрыты пластиковыми накладками – практично. К тому же двери в нижней части имеют вторые (внешние) уплотнители – еще один плюс. Зато если на улице дождь или снег, то при открывании двери капли с крыши падают на сиденье.

У «Калины» после заправки бензин течет по боковине. Если его не вытирать каждый раз, краска может поменять цвет. Значит, в машине поселится вечно воняющая бензином тряпка.

На «Калине» все пороги, включая порог багажника, прикрыты пластиковыми накладками: металл не поцарапается. Зато менять лампы в фонарях «Сандеро» гораздо удобнее, чем в «Калине». Достаточно рукой открутить барашек и вынуть фонарь. На «Калине» потребуется сначала открыть лючок на обивке задней стойки, затем в ход пойдет «трубочка» «8 на 10», а при установке гайку стоит приклеить к ключу: упадет за обивку – не достанешь.

Замена воздушного фильтра и масла в двигателе – через 15 000 км, свечей – через 30 000, ремня привода ГРМ – через 60 000... Всё как у «Сандеро». Хотя для «Калины» предусмотрено дополнительное обслуживание после 2000–3000 км. Видимо, на всякий случай, из-за нестабильного качества исполнения. Замена масла в коробке «Сандеро» не предписана, на Калине – через 75 000 км.

Пробки и рукоятка щупа черные, без привычки их не сразу разглядишь. Проводка местами провисает. В общем, сделано без особой любви к потребителю.

«Калина» пользуется спросом у тех, кто готов обслуживать и ремонтировать ее самостоятельно. (А куда деваться? Непременно что-нибудь отвалится уже на первых километрах.) Основные преимущества – доступные запчасти, недорогой ремонт. Но все меньше людей согласны проводить свой досуг под машиной, все больше хотят просто ездить.

Заметим, что для «Нормы» не предусмотрен самый мощный двигатель. Хочешь такой – покупай «Люкс»! Коробка-автомат остается несбыточной мечтой для любого варианта «Лады», и те, для кого это принципиально, поворачиваются в сторону иномарок. Подушки безопасности устанавливают только парой – для водителя и пассажира, и доступны они лишь на «люксах».

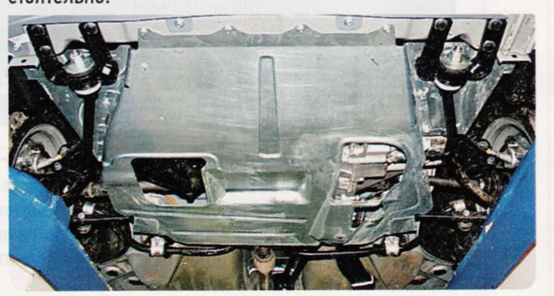
Гарантия – три года или 50 000 км пробега. А на многие комплектующие (аккумуляторные батареи, амортизаторы, подшипники качения, шаровые шарниры подвески и рулевого управления, элементы системы отработавших газов, в том числе каталитические нейтрализаторы и датчики содержания кислорода) – год или 36 000 км. Посмотрим, что предлагает конкурент?

Пластиковое «жабо» «Калины» под ветровым стеклом частенько коробится на солнце, и со временем его хвосты начинают топорщиться над стойками ветрового стекла. К тому же ребра жесткости на правой части накладки тщательно промыть трудно, потому в жизни этот элемент всегда остается замызганным. На «Сандеро» нет «жабо» – нет и проблемы.

На «Калине» выпуск располагается позади двигателя. Катколлектор, расположенный вблизи моторного щита, пышет жаром, требуя термо- и шумоизоляции, а короткая приемная труба более склонна к растрескиванию.

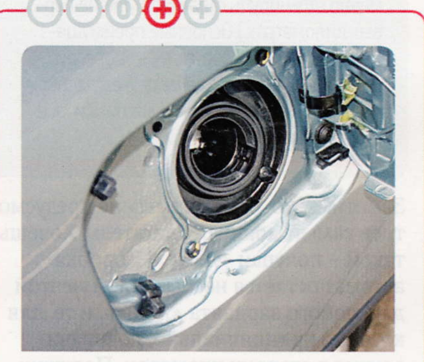
В «Калине» блок предохранителей доступен из салона, но фиксаторы крышки очень скоро отламываются, а сама она трется о кожух рулевой колонки, оставляя глубокую царапину.

Вместо надежной защиты двигателя – жестяной пыльник. Впрочем, можно ее купить и установить самостоятельно.



«Лада-Калина»

Комплектация	«Стандарт»	«Норма»	«Люкс»
Мотор 1,6 л, 8-клап., 60 кВт/81 л.с.	+	+	нет
Мотор 1,4 л, 16-клап., 66 кВт/89 л.с.	нет	+	+
Мотор 1,6 л, 16-клап., 72 кВт/98 л.с.	нет	нет	+
Электроусилитель рулевого управления	нет	+	+
ABS	нет	+	+
Кондиционер	нет	+	+
Подушка безопасности водителя	нет	нет	+
Подушка безопасности пассажира	нет	нет	+
Датчики света и дождя	нет	нет	+
Электрообогреваемое ветровое стекло	нет	нет	+
Рекомендуемая цена, руб.	276 900	324 100	345 100



Рядом с заправочной горловиной «Сандеро» есть отверстие, принимающее капли топлива с заправочного пистолета.

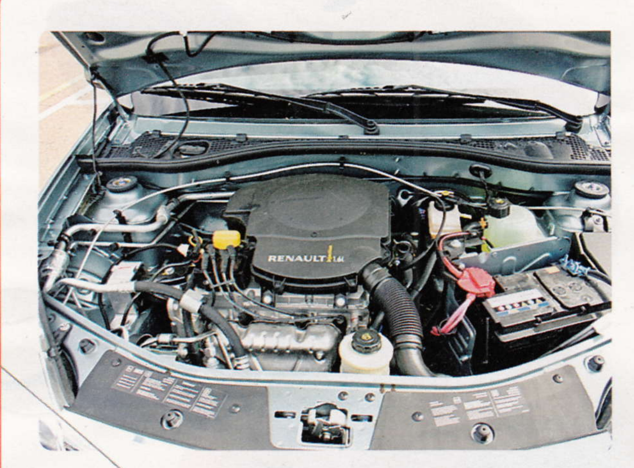
У «Сандеро» пороги голые, грязь от обуви на них заметней, зато вода с крыши в салон не попадет: верхний уплотнитель дверей сделан в форме желобка. В целом – ничья.

Петли «Сандеро» на винтах, заменить их не проблема. Дверные петли «Калины» приварены к кузову – тут понадобится сварка.

Багажник «Сандеро» существенно больше (320 л против 235 у «Калины»), но порог ничем не защищен и легко царапается.

Запаски у обеих машин лежат под полом багажника, но доступны по-разному. У «Калины» – в нише, у «Сандеро» – снаружи под багажником. Что лучше, решать вам. Первый вариант удобнее, например, в колее, когда запаску из-под машины не вытащить, второй – на асфальте: не придется разгружать багажник. Задняя подвеска обеих машин – упругая балка, но на «Сандеро» амортизаторы расположены рядом с пружинами и не съедают объем багажника.

Обе машины – с подходящим для наших дорог клиренсом и углами въезда-съезда; с геометрической проходимостью у них все в порядке. Отбортовки колесных арок «Сандеро» защищены пластиковыми накладками, а версия «Степвей» еще и приподнята над дорогой на пару сантиметров.

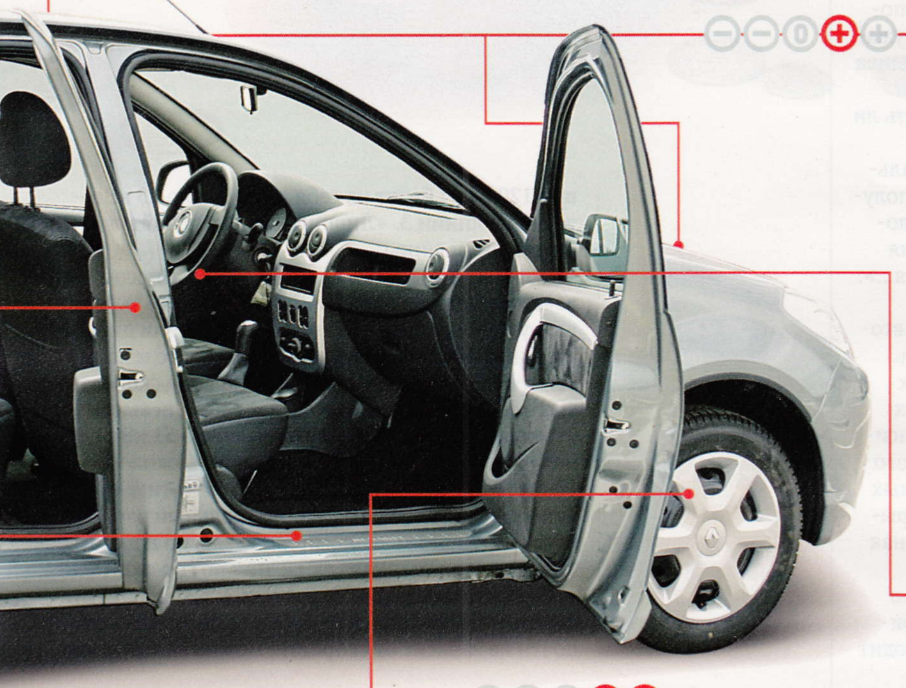


Моторный отсек «Сандеро» радует глаз. Каждый проводок-тросик надежно зафиксирован, пробки заливных горловин и рукоятка масляного щупа цветные и хорошо заметны. Выпускной коллектор расположен перед двигателем. Колено трубы длинное, меньше боится изгибов, вызванных закручиванием силового агрегата.

«Сандеро» – незатейливая, но продуманная, ладно скроенная, хорошо сбалансированная конструкция. Автомобиль создан для пользователей без слесарных навыков: нет нужды нырять под капот или днище, хотя ремонтировать и обслуживать машину куда проще, чем «Калину».

Как видим, уровень оснащенности «Сандеро» не связан с двигателем: средний «Экспресьон» доступен с любым из трех и даже с коробкой-автоматом. Гидроусилитель руля за доплату можно заказать и на самой дешевой версии, подушка водителя – на всех автомобилях. ABS в комплекте с подушкой для пассажира можно установить на «Норму» и «Люкс».

Гарантия – те же три года, но уже 100 000 км пробега. Но на сцепление и нейтрализатор – 30 000 км, амортизаторы – 30 000 км или 2 года, рулевые наконечники, втулки и стойки стабилизатора, сайлент-блоки, шаровые опоры – 50 000, аккумулятор – 60 000 км или 2 года.



Заменить сгоревший предохранитель на «Сандеро» можно только с улицы. Блок предохранителей – в торце панели приборов.

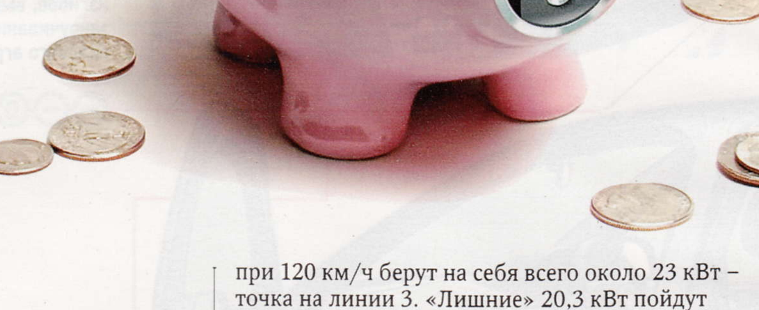
Передняя подвеска обеих машин – «Мак-Ферсон», но в разном исполнении. У «Калины» нижняя точка стойки фиксируется от перемещения поперечным рычагом и продольной растяжкой, у «Сандеро» – мощные поперечные рычаги. Все настолько прочно и точно, что регулировка кастера и развала не предусмотрена. Есть полноценная защита силового агрегата. Французы, похоже, извлекли урок из кампании 1812 года – в России дороги неровные.

Renault Sandero

Комплектация	«Аутентик» («Стандарт»)	«Экспресьон» («Норма»)	«Престиж» («Люкс»)
Мотор 1,4 л, 8-клап., 55 кВт/75 л.с.	+	+	нет
Мотор 1,6 л, 8-клап., 62 кВт/84 л.с.	нет	+	+
Мотор 1,6 л, 16 клап., 75 кВт/102 л.с.	нет	+	+
Мотор 1,6 л, 16-клап.; коробка-автомат	нет	+	+
Гидроусилитель рулевого управления	доп.	+	+
ABS	нет	доп.	доп.
Кондиционер	нет	+	+
Подушка безопасности водителя	+	+	+
Подушка безопасности пассажира	нет	доп. (с ABS)	доп. (с ABS)
Датчики света и дождя	нет	нет	нет
Электрообогреваемое ветровое стекло	нет	нет	нет
Рекомендуемая цена, руб.	337 000	368 000	425 000

АКЦИЗ НА СКОРОСТЬ

Чем отличается удельный расход топлива от расхода в литрах на 100 км? Можно ли одно согласовать с другим? Как экономичней ездить? Основы этой науки объясняет **Виктор Слесарев**.



Сожженное топливо – неизбежная плата за пользование автомобилем. Европейцу сложно понять тягу русских к огромным прожорливым вседорожникам. А что непонятного? У нас такой автомобиль – посыл окружающим: я успешен! Но большинству расход топлива все-таки небезразличен. Он не просто дырявит карман, а все настойчивее с каждым годом! Есть ли способы хоть немного заштопать прореху?

Однажды мой сосед, вычитав, что минимальный удельный расход бензина у его ласточки получается при оборотах около 3700, пришел с жалобой: «Это же скорость больше 120 км/ч! У меня при такой меньше 7,5 л на сотню не получается...».

Товарищ не понимает! Удельный расход топлива на стенде в г/кВт·ч и расход топлива автомобилем в л/100 км – разные параметры, связь между ними есть, но сложная. При испытаниях двигателя на стенде можно в широких пределах менять его обороты и нагрузку, определяя зависимость крутящего момента, мощности и удельного расхода топлива от оборотов при фиксированных положениях дросселя (рис. 1). Полностью открытому дросселю соответствует внешняя скоростная характеристика (кривая 1 эффективной мощности N_e). Кривые 2 и 3 получены при частично открытом дросселе. Удельный же расход g_e (кривые 1*, 2*, 3*) показывает, сколько топлива уходит на единицу эффективной мощности двигателя в течение часа при разных положениях дросселя. Наименьший удельный расход получается при полностью открытом дросселе и оборотах, соответствующих примерно максимуму крутящего момента (кривая 1*). Прикрывая дроссель, получают частичные скоростные характеристики (2*, 3*), – наполнение цилиндров ухудшается, максимум мощности смещается к меньшим оборотам, на каждый киловатт-час уходит больше топлива.

Но главное, в чем сосед ошибся, касается скорости. Реальный автомобиль при полностью открытом дросселе разгоняется, пока не достигнет максимальной скорости. Взгляните на рис. 2. Для авто полной массой 1500 кг при плотности воздуха 1,25 кг/м³, лобовой проекции S = 1,87 м² и C_x = 0,32 лишь при скорости 90 км/ч и выше аэродинамика «главнее» упрямых шин. Сосед ссылался на обороты 3700 в минуту. Мощность двигателя его «Лады» в это мгновение составляет около 51 кВт – точка на линии 1 графика. В трансмиссии теряется 15% мощности, и к ведущим колесам приходит около 43,3 кВт – точка на линии 2. А сопротивление шин и аэродинамика при 120 км/ч берут на себя всего около 23 кВт – точка на линии 3. «Лишние» 20,3 кВт пойдут на разгон машины.

А как ее удержать в этом режиме? Способ известен неутомимым дачникам (линия 3*). Если водрузить на верхний багажник шкаф или диван, аэродинамику можно испортить так, что машина быстрее и не поедет: дроссель открыт, а скорость всего 120. Удельный расход, положим, невысок – 0,3 кг/кВт·ч. Но если его умножить на 51 кВт, получим 15,3 кг бензина в час, то есть около 20,4 л. Это – на 120 км пробега. А на сотню – 17 л. Так что сам по себе невысокий удельный расход вовсе не синоним экономичной езды по дорогам.

Для равномерного движения по горизонтальной дороге мощность на колесах должна компенсировать сопротивление шин и воздуха. Первое почти не зависит от скорости; можно считать, что

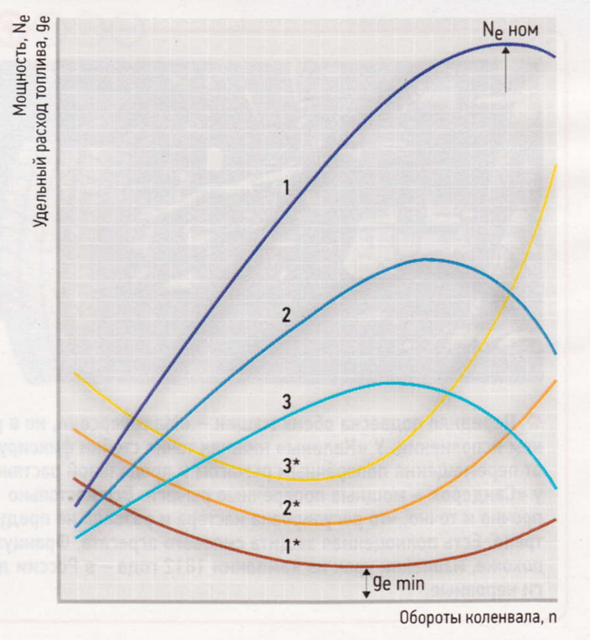


Рис. 1. Зависимость эффективной мощности (кривые 1, 2, 3) и удельного расхода топлива (кривые 1*, 2*, 3*) от оборотов коленвала и степени открытия дросселя. Здесь 1, 1* – показатели при полностью открытом дросселе, 2, 2*, 3, 3* – при других его положениях.

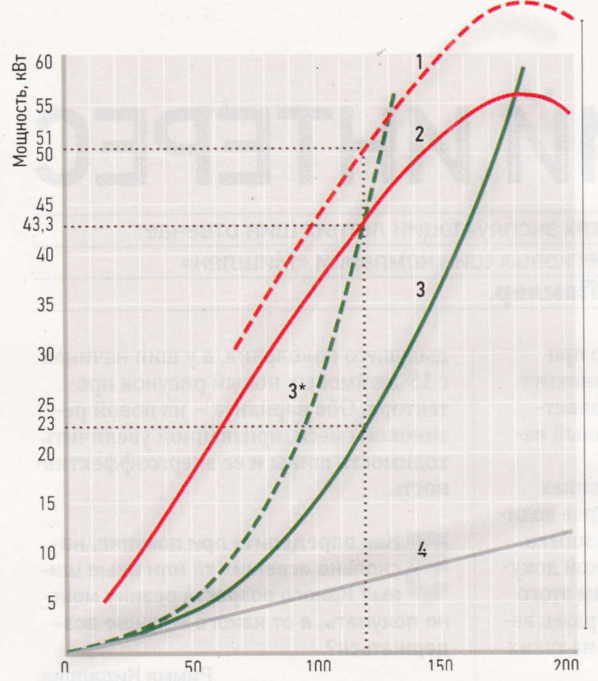


Рис. 2. Баланс мощностей – это просто! Здесь 1 – внешняя скоростная характеристика двигателя (дроссель полностью открыт), 2 – эффективная мощность двигателя на ведущих колесах; 3 – суммарная мощность, теряемая на аэродинамику и качение шин; 3* – то же при условии резкого роста потерь на аэродинамику; 4 – мощность, затрачиваемая на качение шин. При скорости 120 км/ч и полностью открытом дросселе избыточная мощность на ведущих колесах составляет в нашем примере 20,3 кВт.

затрачиваемая на него мощность линейно зависит от роста скорости (линия 4). Сила же сопротивления воздуха пропорциональна квадрату скорости, а мощность – кубу!

Если на этой машине ехать со скоростью 50 км/ч, то на сопротивление шин (221 Н) за один час двигатель потратит 3,069 кВт·ч. Увеличим скорость до 100 км/ч. Мощность составит 6,139 кВт, но время в пути сократится до получаса – и наработанные киловатт-часы останутся прежними. Что касается аэродинамики, то работа двигателя на этом же пути – сначала при скорости 50 км/ч, а затем при 100 км/ч – далеко не одинакова: мощность в первом заезде составит всего 1 кВт, а во втором – 8 кВт. Но время во втором заезде вдвое меньше, а значит, в первом заезде мотор наработал 1 кВт·ч, во втором – 4 кВт·ч. Учтя потери в шинах, получим в первом заезде 4,069 кВт·ч, а во втором – 7,069 кВт·ч.

Как видите, аэродинамические потери карают прежде всего любителей скорости, а потому не стоит возить на крыше то, что уместится в салоне. Но и передвигаться, как на сонных быках, не стоит. А поедем-ка по правилам! При 90–100 км/ч влияние аэродинамики не столь велико, чтобы, сэкономив совсем немного топлива, тащиться раза в два дольше, еще и создавая помехи другим водителям. Важная статья перерасхода – бессмысленные светофорные гонки, ненужные обгоны с торможениями. На автомобиле-гибриде эти потери удается частично вернуть, но все-таки большинство из нас ездит на обычных авто. ЗР

ЛЕТНИЙ ИНТЕРЕС

На вопросы об особенностях эксплуатации летних шин отвечает директор по маркетингу легковых шин компании «Мишлен» в России и СНГ **Паскаль Памлер**.

1 Проколол колесо на узком шоссе без обочин, пришлось добрый километр ползти на почти спущенной шине. Можно ли теперь ее отремонтировать?

Алексей Мирошников, Владимир

Для проверки шины после подобных приключений лучше обратиться к специалистам профессионального шинного центра. Весьма вероятно повреждение внутреннего герметизирующего слоя вследствие избыточной деформации боковины. Иногда такое повреждение для потребителя незаметно, однако герметизирующие свойства внутреннего слоя будут нарушены. Такую шину, как правило, отремонтировать невозможно, ее придется заменить новой.

Перед покупкой целесообразно проверить глубину протектора у шин, остающихся на автомобиле. «Мишлен» не рекомендует устанавливать на одну ось шины, различающиеся глубиной протектора более чем на 1,5 мм. Иначе это может отразиться на сцепных свойствах.

2 Подскажите – как часто нужно проверять давление в шинах и производить балансировку? Где я могу найти информацию о рекомендованном давлении в шинах для подержанного «Опеля-Вектра»?

Сергей Вишневский, Москва

Давление в шинах следует проверять не реже раза в месяц и перед каждой длительной поездкой. Пониженное давление сильно влияет на поведение автомобиля. В шинах передней оси, например, оно обычно приводит к недостаточной поворачиваемости. При прохождении поворотов это выразится в стремлении автомобиля распрямить траекторию. При недостаточном давлении воздуха в шинах задней оси обычно возникает избыточная поворачиваемость. В определенной ситуации это может привести к заносу и развороту.

Вдвойне опасно недостаточное давление на мокрой дороге, когда шины могут «поскользнуться» даже на низкой скорости.

Кроме того, пониженное давление приводит к преждевременному износу шины и увеличению расхода топлива.

Балансировать колеса нужно при каждой замене шин, иначе возникнут вибрации элементов шасси, появится неравномерный и интенсивный износ шин.

Информацию о давлении в шинах можно найти в наклейке на торце водительской двери или лючке бензобака. Оно указывается и в технической документации автомобиля. Если там этого нет – не ошибетесь, взяв за образец автомобиль аналогичной массы на таких же шинах.

3 Я пенсионер, езжу только летом. Сколько лет можно эксплуатировать летние шины, если я за год наезжаю не более 3000 км? Как сказывается возраст и пробег на характеристиках шин?

Н. Лебедев, Иркутск

В соответствии с Правилами эксплуатации автомобильных шин (введены в РФ с 1 февраля 2004 года) гарантийный срок службы шин легковых автомобилей составляет пять лет. Если шины хранились в соответствии с Правилами, то их характеристики практически не изменятся. Например, рекомендуется хранить шины в вертикальном положении, вдали от источников тепла и защищать их от прямых солнечных лучей. В сборе с дисками шины можно сложить стопкой, но давление в них лучше снизить до 1 бар. Возможность эксплуатации шин в послегарантийный период определяется их техническим состоянием. Сеть мелких трещин на поверхности резины, вздутия (грыжи) на боковинах, торчащие проволочки или нити корда означают, что шину пора менять – независимо от остаточной высоты протектора.

4 Изучая летние шины, обнаружил, что у шин Michelin Energy Saver рисунок протектора различается в зависимости от размера. Неужели кто-то подделывает «Мишлен»?

Андрей Пряжев, Арзамас

Действительно, мишленовская модель «Энерджи Сейвер» имеет два варианта рисунка протектора. Так, шина с посадочным диаметром 14 дюймов имеет протектор, схожий с протектором предыдущего поколения, а у шин начиная с 15-дюймовых новый рисунок протектора. Оба варианта – из новой резиновой смеси, призванной увеличить ходимость шины и ее энергоэффективность.

5 Как определить при покупке, насколько «свежи» те или иные шины? Какого возраста резину можно покупать, а от какого – лучше воздержаться?

Римма Кидалова, Ленинск-Кузнецкий

На боковине есть четыре цифры, иногда обведенные овалом. Две первые обозначают номер недели, две последующие – год производства изделия. Например, 0509 означает, что шина была произведена на пятой неделе 2009 года.

6 Рассудите мой спор с товарищами – подскажите, есть ли правые и левые шины с асимметричным рисунком протектора?

Сергей Ритц, Калининград

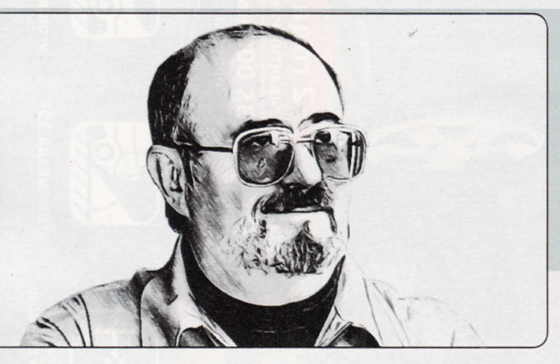
Сегодня многие летние шины имеют асимметричный рисунок протектора. Такое решение позволяет добиться оптимального баланса между управляемостью на сухом покрытии, сцеплением на мокрых дорогах и высоким уровнем комфорта.

Шины с асимметричным рисунком протектора следует монтировать на диски колес в соответствии с надписями на боковинах: *OUTSIDE* (внешняя сторона) и *INSIDE* (внутренняя сторона; такая маркировка указывается не всегда). Колеса с асимметричными шинами можно использовать на любой стороне автомобиля.

7 Порвала шину об арматуру, торчащую из дорожной плиты. Нужно покупать новую. Чем отличаются шины одной и той же модели, произведенные в разных странах?

Тамара, Ярославль

Сырье, используемое в производстве, и все технологические процессы одинаковы и соответствуют стандартам компании, поэтому независимо от страны-производителя все шины равноценны.



ГРЯЗЕВЫЕ ВАННЫ

Обычная для сервиса процедура иной раз преподносит приятные сюрпризы. Рассказывает **Анатолий Вайсман**.

Хорошо жить автомобилисту в благополучной стране без издевательских техосмотров с суточными очередями, левых бензинов и масел! Если ты не автомеханик, то незачем тебе знать, что такое инжектор и, тем более, зачем его промывать! А о том, что промывка форсунок полезна и для двигателя в целом, среднестатистический, скажем, американец даже не подозревает. У нас же от бодяжного бензина не застрахованы даже те, кто его поставляет на рынок, и промывать форсунки – наша национальная забава и необходимость!

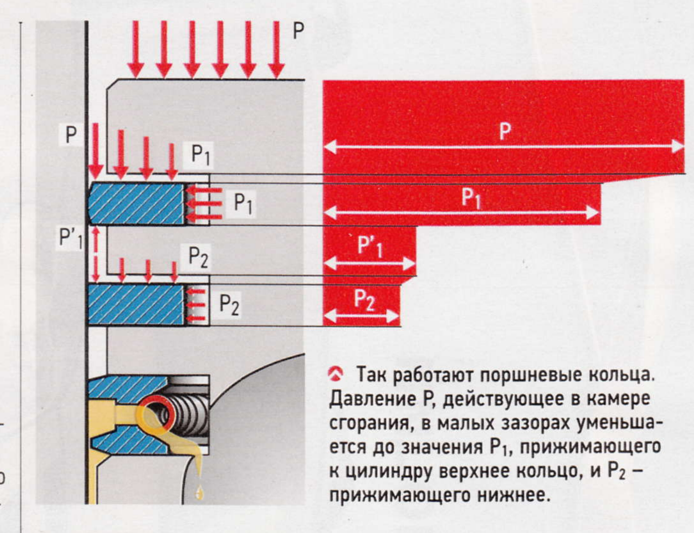
Даже при сравнительно небольшом пробеге, когда об износе двигателя говорить смешно, он может необъяснимо потерять мощность и стать намного прожорливей. Все системы вроде бы в порядке, но в чем же причина? Детали (в первую очередь относящиеся к цилиндропоршневой группе) при определенных условиях могут покрыться толстыми наслоениями нагара – закоксоваться. Приходилось видеть впускные клапаны после серьезного пробега? Слой нагара иной раз такой, что живое сечение канала раза в два меньше положенного. О какой мощности тут говорить, когда мотору дышать нечем?

Когда-то все беды с поршневыми кольцами объясняли низким качеством масла, однако кольца могут намертво закоксоваться и из-за бензина. Увы, его иной раз и бензином-то назвать можно с большой натяжкой. Заправляя машину, никто не может наверняка знать, не поплатится ли за это уже через десяток километров!

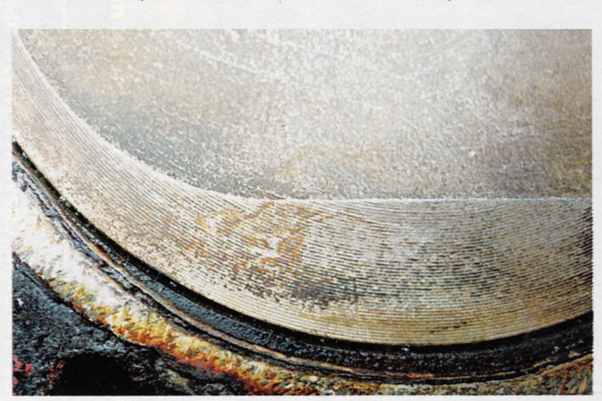
Почему мы вспомнили о кольцах? Чтобы они хорошо работали, им мало быть достаточно упругими и хорошо прилегать к зеркалу цилиндра. Нужно еще сохранять подвижность в канавках поршня. Работе верхнего кольца помогает давление в камере сгорания. При такте сжатия кольцо прилегает к нижней стенке канавки (см. рис.), одновременно силы упругости прижимают его к зеркалу цилиндра, исключая прорыв воздуха. Сжатый воздух проникает в объем за кольцом и дополнительно прижимает его к цилиндру – тем сильнее, чем больше давление P_1. При ходах поршня кольцо компенсирует неодинаковую изношенность цилиндра в тех или иных местах, так что для старого двигателя его подвижность еще более важна, чем для нового.

Нижнее компрессионное кольцо работает аналогично, но под меньшим давлением P_2. Ему достается тот воздух P'_1, который все-таки не удержан верхним кольцом. А вот если кольца начали закоксовываться в канавках, то ухудшается теплопередача к ним от поршня, теряется и контакт колец с цилиндром, они отдают ему все меньше тепла – образование нагара прогрессирует! Очень скоро поршень с такими кольцами станет подобен сплошной болванке – очень горячей, но с низкой компрессией. Способствует этому и залегшее маслосъемное кольцо. Его скребки и маслоотводные отверстия зарастают нагаром, оно уже не может удалять масло со стенок цилиндра. Выброс масла в систему выпуска резко увеличивается, а это уже прямые потери. Хорошего масла на долив не напасешься, поэтому покупают дешевое, которое еще быстрее добивает двигатель.

Многие считают, что очистить от кокса двигатель, не разобрав его, нельзя. Но мы не раз замечали, что после промывки форсунок сольвентом неожиданно вырастала компрессия в цилиндрах – и значительно, на 2–3 единицы. К поршневым кольцам возвращалась утерянная подвижность! Очищались и маслосъемные кольца. Исчезал нагар с клапанов, днищ поршней. Конечно, полностью омолодить сольвентом изношенный двигатель нельзя, но продлить срок приемлемой работы – вполне возможно!

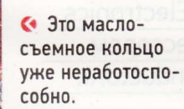


Так работают поршневые кольца. Давление P, действующее в камере сгорания, в малых зазорах уменьшается до значения P_1, прижимающего к цилиндру верхнее кольцо, и P_2 – прижимающего нижнее.

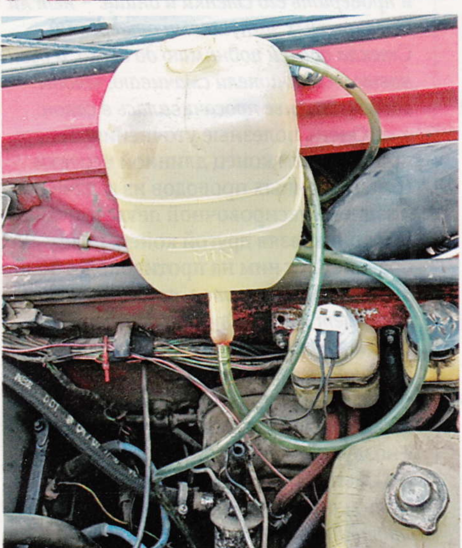


После промывки топливной системы очистились и днища поршней.

Клапан, омытый сольвентом, выглядит как новый.



Это маслосъемное кольцо уже неработоспособно.



Установка для промывки системы с карбюратором исключительно проста: расширительный бачок, маслобензостойкий шланг – и можно работать. Кстати, если у вас старая иномарка, то этот метод и на ней оправдается!

Наиболее известны три способа промывки форсунок. Самый простой – когда сольвент добавляют прямо в бак. Его смесь с бензином отлично очищает форсунки, но есть у этой технологии серьезный минус – возможен эффект оторвавшегося тромба. Частицы грязи со стенок бака или рампы попадают в форсунки – и могут создать еще больше проблем.

Другой способ – когда пневматическая установка подает сольвент под штатным давлением прямо в рампу (бак, топливный насос и бензопровод автомобиля в этом не участвуют). Третий способ – чистка снятых с двигателя форсунок ультразвуком. Увы, он самый трудоемкий: на некоторых авто, чтобы снять форсунки, надо немало потрудиться. К тому же очистятся только форсунки!

Я предпочитаю второй способ. Он исключает упомянутые нами тромбы, а сольвент чистит все, с чем соприкоснется (см. фото). Тут самое время вспомнить о владельцах карбюраторных машин – их в России миллионы. Сольвент для них не менее эффективен, чем для впрысковых. Вспомните: карбюратор с его системами тоже периодически требует очистки, а это довольно кропотливая работа. При нашем же способе промывки прекрасно очищается и карбюратор.

Начиная опыты, сначала проверили, выдержат ли неметаллические детали карбюратора (диафрагмы, пластиковые поплавки и т. п.) воздействие сольвента – очень агрессивного продукта. В баночку с ним опустили снятые детали и дня через два проверили. Детали никак не пострадали. Сама же установка для промывки крайне проста. Тут ведь не нужно подавать сольвент под большим давлением! К расширительному бачку от «классики» через переходник присоединили кусок маслобензостойкого шланга, другой его конец надели на входной штуцер бензонасоса – и всё!

На каких режимах гонять двигатель? Мы ориентировались на инструкцию к сольвенту, но с одной поправкой: для полноценной промывки карбюратора нужно время от времени хорошенько прогазовывать мотор, чтобы в работу вступала и вторичная камера.

ПЕРЕПРАВА

За ответ на задачу № 41 «Эх, хвост, чешуя...» (ЗР, 2011, № 5) **Павел Петрушин** из Подмосковья получает от фирмы Mystery Electronics навигатор MNS-520MP с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP от компании Philips Semiconductors.

Эту задачу, на первый взгляд искусственную и надуманную, нам не раз приходилось решать на практике. Оказывается, не нам одним.

Итак, напомним. Двоих рыбаков-приятелей накрыл в тайге ливень, после которого, добираясь знакомыми просеками домой, они подъехали к затопленной низине – метров тридцать дороги оказалось под водой. Глубина водоема достигала полутора метров, – пешком обойти можно, а объехать – никак! Что делать? Вынули из багажника кучу добра – лодку «Нырок» с дырой на носу, веревки, топор, пилу, бухту проводов, моток армированного скотча, коробку гвоздей, болтов, пачку электродов... И уже минут через двадцать очутились на другом берегу.

Время – главная подсказка задачи. В двадцать минут и бревнышек для плота не наготовишь, не говоря уже о строительстве мостика. Однако от желающих что-то пилить, сколачивать, связывать, склеивать отбоя не было. Даже дырявую лодку, придуманную автором как приманку, чтобы пустить читателя по ложному следу, многие «съели» с удовольствием: подлатаем, мол, подсунем под машину и с божьей помощью переплывем. Это за двадцать-то минут?!

Предлагали сделать из лодочной резины шноркель для подвода воздуха к двигателю и отвода выхлопных газов, загерметизировать генератор, стартер, свечи зажигания – и, как на танке, решительно вброд! Вряд ли авторы этих идей сплошь танкисты. Скорее всего, это те, кто еще не забыл, как зарулевцы однажды бороздили на «Ниве» дно озера. Но тогда и задача была другая, и готовили машину долго, основательно. Причем заранее учли, что по дну глубокого водоема ехать, опираясь на колеса, можно лишь при условии, что машина предварительно утоплена, а не плывет по волнам!

Современные автомобили таковы, что при плотно закрытых дверях и хороших уплотнителях вода в салон проникает довольно медленно. Объем воздуха в салоне большой, и тонкие струйки воды вытесняют его далеко не сразу. Если машина достаточно долго не хочет уподобиться субмарине, то зачем принудительно ее топить? Если уж железные бронированные корабли бороздят океаны, то легковому автомобилю плавать намного проще – все, наверное, видели недавние репортажи из Японии.

Многие сразу поняли, что герои задачи переправили машину именно вплавь, остальные варианты просто исключены. Предложения читателей различались разве что в деталях. Например, одни предлагали воспользоваться уцелевшей секцией лодки, чтобы хоть немного поддержать тяжелую переднюю часть автомобиля, другие посчитали это излишним: мол, на протяжении по крайней мере нескольких минут автомобиль останется на плаву – и тут важно действовать быстро и слаженно. Кое-кто, вспомнив о скотче, предлагал заклеить им щели между дверями и кузовом «до пояса», что тоже не вредно.

Подробности – в письме нашего победителя: *«Мне дважды довелось переправлять автомобиль вплавь в ситуациях, подобных описанной в задаче. Прежде всего надо разгрузить багажник и проверить его стенки и днище – нет ли не закрытых заглушками отверстий. Стекла дверей поднимаю до верха, а резиновые уплотнители смачиваю, чтобы вода медленнее просачивалась в салон.*

Очень полезные уточнения! Теперь привязываем конец длинной веревки (или связанных проводов из задачи) к задней буксировочной петле машины. Напарник, взяв другой конец, переправляется с ним на противоположный берег. *«Пустив мотор, водитель задом заезжает в воду. Глушит двигатель, выключает передачу, выходит и присоединяется к напарнику»*. Тянем энергично, чтобы уровень воды в моторном отсеке был ниже и она не оказалась в воздушном фильтре двигателя. По опыту П. Петрушина, *«как минимум пять минут в распоряжении путешественников есть»*. Вытащив машину на мелководье, ее осматривают. Можно пускать двигатель, если в воздушном фильтре и его рукавах, на свечных проводах и т. п. нет воды. Из глушителя она вытечет сама. После переправы важно не забыть о просушке тормозов – но это уже другая задача.

Итак, каков итог? Хорошо, если лужа, перекрывшая низкое место дороги, – это спокойная, стоячая вода, не имеющая ничего общего с горной рекой или, тем более, с водопадом. Отвоевать у бурного потока любой «корабль» достаточно проблематично! В описанном нами случае задуманная буксировка машины с малой скоростью особых усилий не потребует, сверхпрочного троса не нужно. Кстати, сделать неплохой трос можно и из скотча, особенно армированного. Можно скрутить очень прочные жгуты-веревки – тащи, как только сможешь! Даже обычный скотч в скрученном состоянии весьма прочен, при случае попробуйте это проверить – и сами все поймете. Он боится только надрезов.

Ну а если картина другая – через вчерашнюю дорогу с ревом несется мутный поток, то, пока он не утихнет, вряд ли стоит суетиться. О быстрой переправе останется только мечтать. **ЗР**

Всех участников конкурса благодарим. Павла Петрушина поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 44

ВСЕГДА ГОТОВ!

«Я давно знал, что старый, крепкий домкрат-стойка моей 2107-й однажды подведет! Сам механизм, можно сказать, о том предупреждал – и все громче, да и опытные друзья предостерегали, но прежде времени тратиться на новую железяку не хотел. И вот на днях «семерка» свалилась. Я к этому был готов – под порогом лежали колеса, все обошлось без последствий. А вам хочу задать вопрос: каким именно языком домкрат предупреждал о близости беды?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 сентября 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Имя победителя будет объявлено в ноябрьском номере.

Юрий Козлов из Москвы за «монетарные технологии» получает от южно-корейской фирмы SK Lubricants канистру масла ZIC.
Павлу Шабашникову из Подмосковья за совет по ремонту патрубков радиатора ООО «Авто-Новь» дарит буксировочный трос-рулетку.

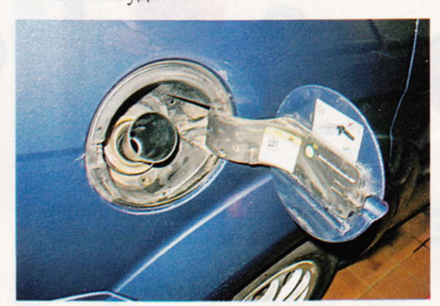
ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Ю. КОЗЛОВ
Тормозные диски изнашиваются неравномерно, на периферии обычно остаются кольцевые выступы, мешающие измерить штангенциркулем остаточную толщину диска. В этой ситуации я поступаю просто: с двух сторон диска кладу монеты такой толщины, которая заведомо перекрывает величину суммарного износа диска – например, червонцы толщиной по 2,2 мм. Измеряю общую толщину пакета. Положим, на «Самаре» вышло 14,5 мм. Вычтя из них 4,4 мм, получаю 10,1 мм. А должно быть не менее 10,8 мм. Значит, диск пора менять.

Монеты выручают и в тех случаях, когда нужны большого диаметра шайбы с небольшим отверстием в центре. Например, вроде тех, что применяются на «десятке» в креплении обивки моторного щита. Тут, например, хорош полтинник: диаметр 19,4, толщина 1,4 мм. Сверлю в центре отверстие диаметром 5 мм, а чтобы сделать шайбу слегка конусной, достаточно положить ее на доску и ударить молотком через проставку.

П. ШАБАШНИКОВ
Алюминиевые патрубки радиаторов под воздействием охлаждающих жидкостей могут сильно страдать от коррозии. Добавьте к этому распухшие от старости шланги – и проблема герметичности соединения становится более чем серьезной. Некоторые пытаются ремонтировать патрубки эпоксидными составами-клеями. Получается, но клей держится недостаточно надежно. Другие обматывают патрубки изоляционной лентой. Однако вскоре ее клеящий слой под действием высокой температуры начинает разлагаться, соединение снова требует ремонта. Мы поступаем иначе. Зачистив патрубок, надеваем на него отрезок термоусадочной трубки нужной длины – и осаживаем горячим воздухом фена. При необходимости можно на эту трубку посадить еще одну, чтобы резиновый шланг насаживался плотнее. Соединение вполне надежно сохраняет герметичность и долго не требует ремонта.

Д. СТЕПАНОВ, Москва
Недавно узнал, что для кражи крышки заправочного лючка на «Форде-Фокус 2» злодею нужно лишь две секунды. Открыл, отжал пластиковый держатель – и потянул крышку на себя. Слетает как по рельсам! За одну ночь в моем дворе крышек лишились трое владельцев «фордов», а у дилера они стоят около 3000 рублей. Некоторые, обжегшись, снимают крышки и уносят домой. Подход, на мой взгляд, нелепый! Я приклеил крышку к рычагу, но теперь опасаюсь: не изуродовал бы ее кто-нибудь.



От отдела эксплуатации ЗР.
Последнее возможно, но маловероятно. Зачем вору впустую тратить время? Скорее он переключит внимание на другие машины.

С. ЛИМАРОВ, Белгород
Старый элемент воздушного фильтра не спешите выбрасывать.

При ремонте некоторых узлов автомобиля советую класть метизы, мелкий инструмент, другие детали на гармошку фильтра. Даже если элемент расположен наклонно, детали не скатываются, к тому же можно разложить их по всей площади элемента. Это очень удобно.

От отдела эксплуатации ЗР.
Главное – вспомнить этот совет прежде, чем что-то уронишь в траву.

М. УДАЛОВ, Москва
Фильтрующий элемент салонного воздуха ВАЗ-2111 и -2112 можно при необходимости заменить обычным элементом от впускного тракта двигателя. Встанет как родной. А чтобы он в дождь не намокал, закрепите поверх крышку – например, из подходящего пластика.

Л. СЕРОВ, Рыбинск
Однажды отказал конденсатор «жигулевского» распределителя зажигания. Ехать нужно срочно, а заменить нечем! Я поставил радиотехнический конденсатор емкостью 0,17–0,25 мкФ на напряжение 400–630 В. Чтобы от вибрации двигателя он не отвалился, надежно закрепил на ножке трамблера – и благополучно доехал.

От отдела эксплуатации ЗР.
Конденсаторы систем зажигания имеют особенности, учитывающие специфические, непростые условия работы на двигателе. Заменять их радиотехническими, вообще-то, не следует.

И. ВЯТКИН, Московская область
При замене ремня ГРМ на двигателях ВАЗ необходимо контролировать взаимное положение коленчатого и распределительного валов. Метка на зубчатом шкиве коленчатого вала сделана на его торцевой стороне, но скрыта за шкивом привода генератора.

При замене ремня шкив генератора все равно приходится снимать, но в других ситуациях – при контроле ремня и т. п. – хочется видеть метку, не трогая шкива. Рекомендую при первой же возможности сделать на верхней стороне зуба, совпадающего с меткой, продольную зарубку – и вопрос будет решен.

В. КАЙДАНОВ, Самара
Если приходится ремонтировать автомобиль самому, важно не потерять ни единой детали. Особенно когда дело происходит в полевых условиях. Когда на берегу Волги у меня бесследно исчез клапанный сухарик, проблему мы решали полдня. С тех пор при любом ремонте я кладу снятые детали, крепежные элементы и прочее в резиновые коврики, вынутые из машины. Очень помогает делу!

Задачи подготовлены **Дмитрием Митрошиным** и **Олегом Воеводовым** (иллюстрации).

I. Водитель легкового автомобиля проскочил поворот на заправку. Можно ли ему вернуться?

1 – можно
2 – можно, уступив дорогу поворачивающему грузовику
3 – нельзя

II. На дороге произошла авария, и транспортные средства вынуждены объезжать это место по встречной полосе. Кто пользуется преимуществом?

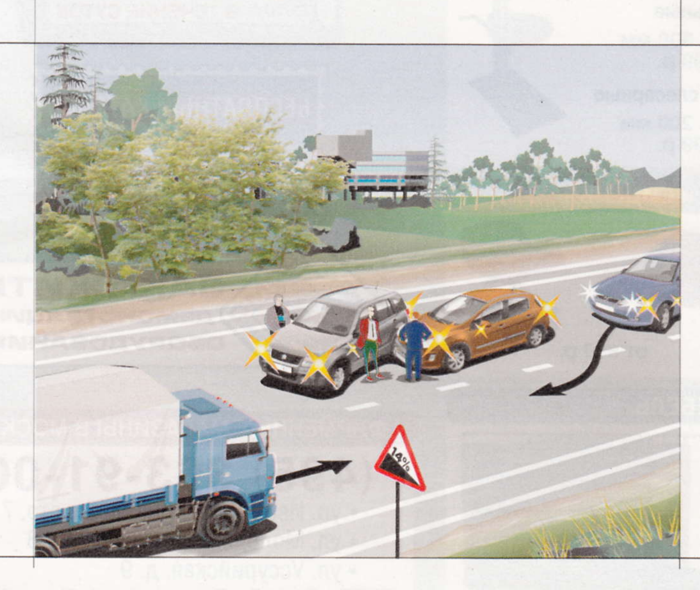
4 – грузовой автомобиль
5 – легковой автомобиль

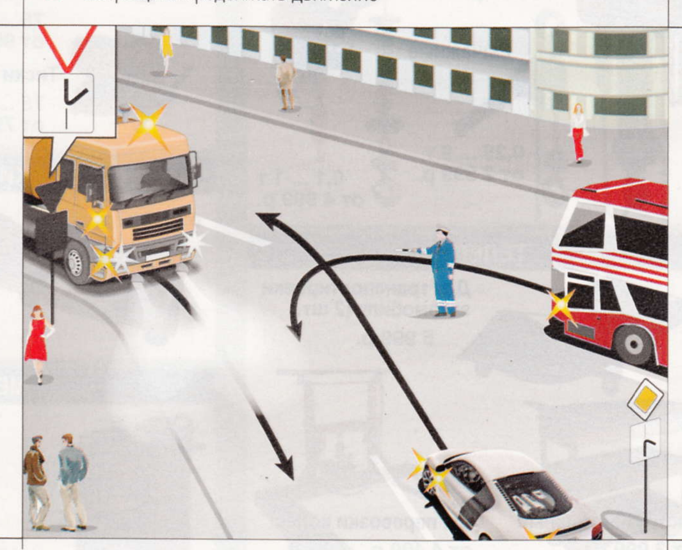
III. Водитель увидел на стене тоннеля такой знак. Он:

6 – обозначает аварийный выход
7 – предупреждает о наличии рядом беговой дорожки
8 – информирует о перебегающих проезжую часть пешеходах

IV. Водителю автомобиля дорожной службы, поливающему проезжую часть...

9 – можно продолжить движение одновременно с легковым автомобилем
10 – можно продолжить движение, уступив дорогу автобусу
11 – запрещено продолжать движение



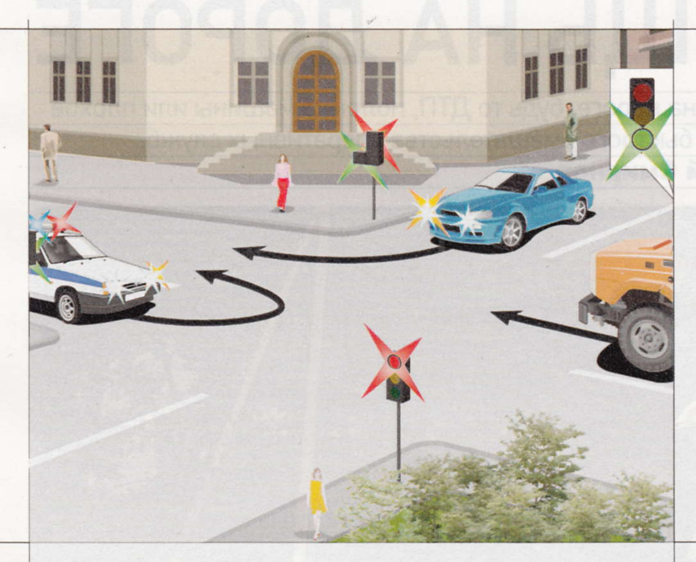


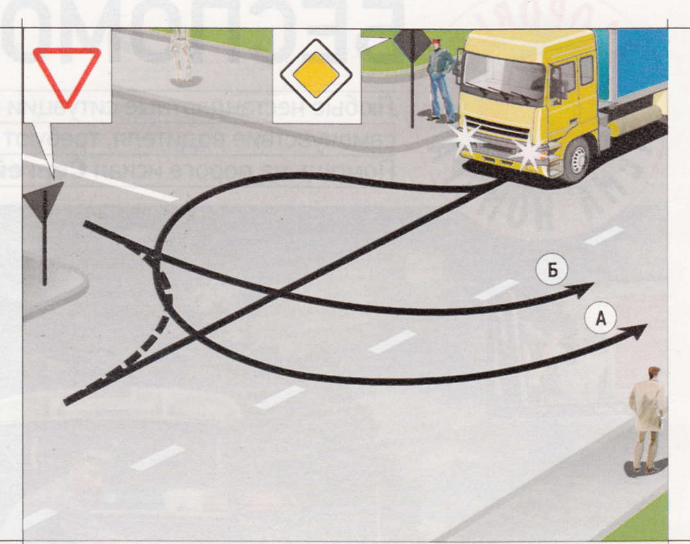
крестка регламентируется исключительно пунктами 13.4 и 13.5: разворачивающийся автомобиль ДПС должен уступить дорогу грузовику, который едет на зеленый сигнал светофора, а водитель легкового автомобиля, двигаясь в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным сигналом, должен уступить дорогу машине ДПС.

VI. Автобус остановился в зоне действия запрещающего знака 3.27 «Остановка запрещена» (место окончании этой зоны указывает дополнительная табличка 8.2.3). Легковой автомобиль припаркован на тротуаре, что разрешено только при наличии соответствующих дорожных знаков (пункт 12.2 Правил). Что касается грузового автомобиля, то нарушений со стороны его водителя нет. Расстояние до линии разметки в данном случае значения не имеет, поскольку пересекать ее при необходимости объезда грузовика не запрещено.

VII. Траектория Б не подходит, так как для выполнения разворота по ней придется маневрировать задним ходом, что в пределах перекрестка запрещено пунктом 8.12 Правил. Траектория А позволяет выполнить маневр в пределах перекрестка, не нарушая Правил.

VIII. В соответствии с пунктом 2 Основных положений государственные регистрационные знаки должны быть установлены на предусмотренных для этого местах. В противном случае эксплуатация транспортного средства запрещена, а водитель может следовать лишь к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности (пункт 2.3.1 Правил).





V. Автомобиль дорожно-патрульной службы ГИБДД с включенными проблесковыми маячками, но выключенной сиреной проедет перекресток...

12 – первым
13 – вторым
14 – последним

VII. Какую траекторию выбрать для разворота?

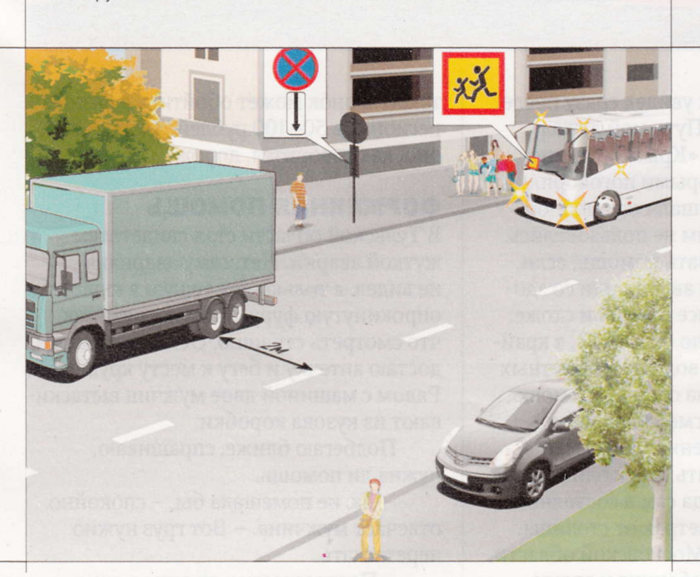
18 – А
19 – Б
20 – любую
21 – ни одну

VI. Какие из транспортных средств остановились с нарушением ПДД?

15 – грузовой автомобиль и автобус, из которого высаживаются дети
16 – автобус и легковой автомобиль
17 – грузовой и легковой автомобили

VIII. Можно ли эксплуатировать автомобиль, если установить передний регистрационный знак не получается из-за повреждения бампера?

22 – да
23 – нет
24 – разрешено двигаться к месту стоянки или ремонта с соблюдением мер предосторожности



Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 2, 4, 6, 11, 13, 16, 18, 24.

I. Въезд на АЗС не считается перекрестком, поэтому движение задним ходом здесь не запрещено. В то же время пункт 8.12 Правил требует от водителя, сдающего назад, убедиться в безопасности маневра и не создавать помех другим участникам движения.

II. Согласно пункту 11.7 Правил дорогу должен уступить тот водитель, на чьей полосе имеется препятствие. Если бы такая ситуация возникла на уклоне дороги, то преимущество получил бы водитель, движущийся на подъем. Однако в показанной ситуации перед местом аварии установлен предупреждающий знак – следовательно, крутой спуск начнется только через 150–300 метров.

III. На стене изображен знак 6.20.2, указывающий местонахождение аварийного выхода из тоннеля (приложение 1 к Правилам).

IV. Поскольку движение регулируется сотрудником Госавтоинспекции, перекресток считается регулируемым, знаки приоритета на нем не действуют. Показанное положение регулировщика запрещает движение транспорта со стороны правого бока (пункт 6.10 Правил). Включенный проблесковый маячок оранжевого цвета не дает права игнорировать требования регулировщика (пункт 3.4).

V. Поскольку на автомобиле ДПС специальный звуковой сигнал выключен, согласно пункту 3.1 Правил он не имеет преимущества перед другими участниками дорожного движения. Таким образом, очередность проезда пере-

ЗДОРОВЬЕ ТЕМА НОМЕРА

БЕСПОМОЩЬ НА ДОРОГЕ

Любые нестандартные ситуации на дороге, будь то ДТП, поломка машины или плохое самочувствие водителя, требуют быстрого вмешательства оперативных служб. Помощь на дороге искал **Сергей Смирнов**.

С детства мы помним заветные номера, которые стоит набрать – и на помощь тут же примчатся спасатели. 01, 02, 03, 04 – эти четыре номера служат нам, оказывается, еще с 30-х годов прошлого века. В большинстве стран телефон службы спасения единый. Например, в США – 911. Впрочем, этот номер мы тоже знаем – из сериалов. Он объединяет несколько служб – попавшим в беду нет нужды думать, кого именно вызывать, достаточно быстро набрать три цифры. Ведь сообразить, кого звать на помощь первым, порой сложно. И вот в 2008 году по примеру европейских стран в России было принято решение о создании Системы-112 – единой службы, объединяющей все оперативные подразделения. На это, говорят, выделены немалые деньги! Что же, проверим, можно ли рассчитывать на оперативную помощь в дороге, когда между населенными пунктами не один десяток километров.

МЫ ОБЯЗАТЕЛЬНО ВАМ ОТВЕТИМ

То, что помощь можно вызвать у нас по телефону 112, похоже, знают не все – несмотря на достаточно активную рекламу на дорогах. Первые плакаты с указанием единого номера вызова экстренных служб я увидел сразу после выезда из Москвы. Путь мой лежал на юг, по трассе М2 «Крым». Но многие водители, с которыми поговорил в дороге, если и слышали о подобном номере, то ни разу им не пользовались. На вопрос, как вызвать помощь, если, не дай бог, случится авария или со здоровьем проблемы, все отвечали схоже: позвоним, дескать, по 02 или 03, в крайнем случае помогут водители попутных машин. А если нужна срочная помощь, когда промедление смерти подобно?

По легенде, у меня прихватило сердце и нужно узнать адрес ближайшей больницы – мол, туда сам в состоянии доехать. В 90 километрах от столицы, еще на территории Московской области, останавливаюсь на обочине и звоню в службу спасения. Телефон отреагировал быстро… и пообещал, что мне «обязательно ответят», только вот подождать придется – операторы все заняты. Примерно десять минут слушал я приятный женский голос, но никто из операторов так и не освободился. Зато мне предложили – если очень срочно! – набрать платный номер. Видимо, там операторов больше. Тот телефон сработал очень быстро, и мне рассказали, как проехать в ближайшую больницу. И недорого – как я выяснил, такой звонок может обойтись в разных регионах в 50–100 рублей. Здоровье, оно, как говорится, дороже.

ФОРМЕННАЯ ПОМОЩЬ

В Тульской области стал свидетелем жуткой аварии. Нет, саму аварию я не видел, а только лежавшую в кювете опрокинутую фуру. Кабина смята так, что смотреть страшно. Останавливаюсь, достаю аптечку и бегу к месту крушения. Рядом с машиной двое мужчин вытаскивают из кузова коробки.

Подбегаю ближе, спрашиваю, нужна ли помощь.

– Да, не помешала бы, – спокойно отвечает мужчина. – Вот груз нужно перетаскать.

– Пострадавшие-то есть, может, вызвать врачей? – не унимаюсь я.

– Да нет, все нормально, отделались легким испугом.

Как оказалось, водитель уснул за рулем и улетел с дороги. Экипаж ДПС прибыл на место аварии буквально через пару минут! Инспекторы убедились, что здоровью водителя ничто не угрожает, зафиксировали факт аварии, помогли связаться с фирмой-перевозчиком. Причем никто даже не удивился, что первыми на место аварии приехали именно сотрудники ГАИ. На федеральных

трассах за каждым экипажем ДПС закреплена определенная территория, которую он контролирует. Уже сложилась и система взаимодействия: если аварию увидит водитель-дальнобойщик, он тут же сообщает по рации гаишникам (радиостанции есть практически во всех фурах). Те стараются как можно быстрее оказаться на месте происшествия (даже если до этого тихо сидели в засаде и ловили лихачей), а затем по своим каналам в случае необходимости вызывают медиков или другие службы. Работает и водительское братство: многие машины останавливались, предлагали помощь.

На окраине небольшой деревеньки увидел телефон-автомат. Остановился, проверил. Работает! Но соединиться по единому номеру службы спасения мне не удалось – в трубке даже гудков не услышал. Зато по 03 ответили моментально. От услуг скорой помощи я, понятное дело, отказался, зато выяснил, где ближайшая больница с дежурным врачом. Буду знать, что телефоны-автоматы не бутафорские: случись что, можно воспользоваться.

Только в Курской области, как оказалось, телефон 112 с мобильного набирался везде по ходу трассы М2. Можно было это сделать, как выяснилось, и со стационарного аппарата. Прогресс победил! Возможно, но лишь в границах одной области на весь Центральный федеральный округ России.

При въезде в областной центр на посту ГИБДД инспекторы рассказали мне немало историй, как они по звонку выезжали на помощь попавшим в беду. Рассказы эти подтверждали и простые водители. Почему именно сотрудники ГАИ, а не врачи, не героические эмчеэсовцы? Все просто: нелюбимые гаишники – единственные, кто работает «на земле», у кого есть машины и связь. И кое-какой опыт оказания первой помощи. У остальных служб помощи базы расположены часто вдалеке от трасс, не хватает машин, бензина... И, естественно, связи – между собой и с теми же сотрудниками ГИБДД. Вот им и приходится оказывать первую помощь со стандартным набором «спецсредств»: аптечка, носилки, огнетушитель.

А как же государственные программы по созданию «центров быстрого реагирования на трассе»? Такие есть – несколько на всю огромную Россию. Но в тех областях, по которым я проехал, о них и не слышали.

БОЛЬШЕ ДЕНЕГ

В 2008 году на закупку техники только для областей Центральной России было выделено на три года свыше 7 млрд. рублей. На сайте Минздравсоцразвития я нашел информацию о старте программы, а вот о результатах – ни слова. Нигде нет и сведений об итогах другой программы – по созданию экстренной связи. К нынешнему году она должна была бесперебойно заработать аж в 44 регионах страны! Вместо этого более-менее нормально действует лишь в трех областях...

Сделаны ли в правительстве выводы? Безусловно. В результате начали новый проект «Система-112» с бюджетом уже 37,9 млрд. рублей на пять лет. Правда, половину суммы должны найти у себя сами регионы.

Пока подробности очередной глобальной программы неизвестны, но в том, что деньги освоят полностью, даже не сомневаюсь. В результате, может быть, и появится единая служба спасения (с отставанием на два десятка лет от Европы), с единым телефонным номером 112, которая объединит полицию, скорую и пожарную помощь. Но, похоже, такая служба решит вопрос неотложной помощи лишь отчасти. Хорошо, если можно будет без проблем дозвониться до медиков-милиционеров-пожарных и сообщить им о несчастье, а дальше что? Когда и на чем прибудут они к месту ДТП, скажем, в 100 километрах от областного центра в Черноземье? Сколько придется ждать реальной помощи? Ждите ответа, пока все операторы заняты. ЗР

Скорая помощь на трассе: найти сложно, ждать долго.

Правительственная программа «112» – пока только на плакатах.

Пока в правительстве разрабатывают очередную программу безопасности, пожарные работают в поле.

Даже в благополучной Курской области два телефона спасения: 01 и 112. Богатство выбора или подстраховка?

ЗДОРОВЬЕ ТЕМА НОМЕРА

СПРОСИ У ДОКТОРА!

Тема этого номера «За рулем» – здоровье в широком понимании. Поэтому в разделе «Безопасность» мы решили расспросить авторитетных российских докторов о проблемах со здоровьем, характерных для водителей. Вопросы специалистам вместе с нами готовили посетители сайта www.zr.ru. Ответить на них любезно согласились кандидаты медицинских наук врач-гастроэнтеролог **Константин Спахов** и кардиолог **Александр Мельников**.

ЗАРЯДКА ДЛЯ ХВОСТА

Когда долго сижу за рулем, затекает и ноет поясница – что делать? В последнее время такое состояние часто сопровождается болью в правой ноге, она как будто тяжелеет. Может, это признаки серьезного заболевания?

Спина вообще, особенно поясница, – слабое место любого водителя. Поза, в которой мы сидим за рулем, очень вредна для поясничного отдела позвоночника, и это резко увеличивает вероятность повреждения межпозвонковых дисков даже у молодых людей. Доказано: если водитель проводит за рулем более четырех часов в день, то он рискует получить серьезные проблемы с поясницей в шесть раз больше, чем обычный пешеход! А если есть еще остеохондроз позвоночника (его часто называют отложением солей), то вероятность возникновения болей возрастает многократно. Типичные боли – тяжесть и скованность в области поясницы, прострелы, усиливающиеся при малейшем движении, очень часто боли отдают в ногу. Иногда боль бывает не острой, а ноющей. Нога в это время становится тяжелой и не очень послушной. Ею даже трудно давить на педали автомобиля.

Если такие симптомы знакомы, нужно обязательно пройти обследование и лечение у невропатолога. Очень важно сделать магнито-резонансную томографию (МРТ) позвоночника. Запомните эти три буквы, нужно именно такое исследование, а не компьютерная томография (КТ), которую делают чаще. Лишь МРТ сможет точно показать не только повреждение позвоночника, но и то, есть ли давление на нервный корешок – именно оно бывает непосредственной причиной боли.

Чтобы болезнь не развилась, постарайтесь выполнять следующие рекомендации.

Обязательно установите на сиденье эластичный валик или специальную подушку (они продаются), создающую полезный, физиологический изгиб в области поясничного отдела. Это позволит поддерживать позвоночник в оптимальном положении.

– Старайтесь сидеть не наклоняясь вперед, а затылком лучше слегка опираться на подголовник. Это снижает нагрузку одновременно на поясничный и шейный отделы позвоночника.

– Используйте любые вынужденные остановки, чтобы подвигать спиной, поясницей, а также руками и ногами. Когда стоите на светофоре или в пробке, постарайтесь сделать несколько прогибов в пояснице, наклоны туловища в стороны, покрутите головой, привстаньте в кресле, вытянитесь, подвигайте ногами.

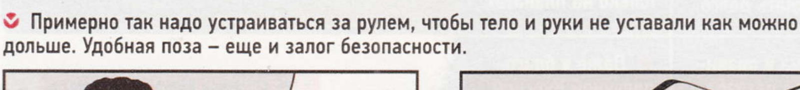
– Если остановок долго нет, лучше каждый час-полтора выходить из машины и делать легкую (минута-две) разминку. Очень полезно повисеть, потянуться, но не делайте резких наклонов туловища вперед и в стороны!

При острой боли сразу выпейте любое обезболивающее (анальгин, ибупрофен, парацетамол, аспирин и т. п.). Если в препарате есть кофеин, он усилит и продлит действие. А вот средства с кодеином и фенобарбиталом (многие анальгетики их содержат) сидящему за рулем противопоказаны. Если боль сильная, но вы можете хоть немного двигаться, откройте дверь под углом 45 градусов и попробуйте повиснуть, опираясь руками на нее и на крышу, лишь слегка упираясь ногами в землю. Постарайтесь как бы попружинить, чтобы растянуть позвоночник в пояснице. Это немного облегчит состояние и поможет доехать до дома или больницы.

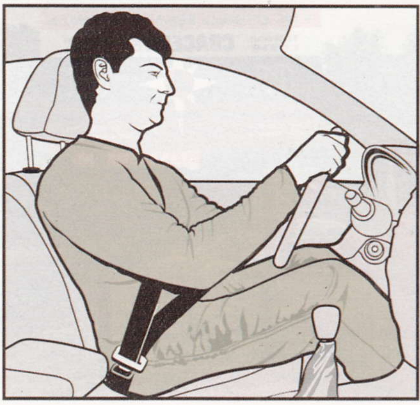
ЛЕКАРСТВО ПРОТИВ СНА

Реально ли победить сонливость при езде? После работы меня частенько начинает клонить ко сну во время движения...

Можно предсказать, что водитель будет клевать носом, если он не спал ночь перед поездкой или провел за рулем 10–12 часов. Но иногда сонливость возникает вроде бы ни с чего. Ниже покажем несколько приемов, которые могут помочь проснуться за рулем. Но предупреждаем: если не почувствовали эффекта – обязательно остановитесь и поспите 10–20 минут. Этого достаточно, чтобы перебить сонливость. Более того, старайтесь не спать дольше – если



Примерно так надо устраиваться за рулем, чтобы тело и руки не уставали как можно дольше. Удобная поза – еще и залог безопасности.



Клонит в сон... Лучше всего остановиться и поспать хотя бы 10 минут!

ЛЕКАРСТВА, КОТОРЫЕ НЕЛЬЗЯ ПРИНИМАТЬ ПЕРЕД ТЕМ, КАК САДИТЬСЯ ЗА РУЛЬ

Группа препаратов	Действующее вещество	Название препаратов
Противоаллергические средства (старого поколения)		димедрол, супрастин, диазолин, тавегил, пипольфен, астемизол, цетиризин, фенистил
Обезболивающие	фенобарбитал	пенталгин, спазмовералгин и др.
	кодеин	солпадеин, пенталгин, каффетин и др.
Препараты для лечения простуды	хлорфенамин, фенирамин или фенилэфрин	терафлю, ринза, колдакт, колдекс, фервекс и др.
Препараты от кашля	кодеин	кодтерпин, кодтермопсис и др.
Препараты для сердечников	резерпин, клофелин	все такие препараты для снижения давления
	пропранолол, атенолол, метопролол	все такие бета-блокаторы
Препараты от язвенной болезни	пирензепин	гастрил, гастрозем, гастроцепин, пирен
Спазмолитики	атропин, метацин, гиосцин	бускопан, скополамин
	белладонна (красавка)	все препараты
Психотропные лекарства		все препараты групп нейролептиков, антидепрессантов, транквилизаторов, седативных, снотворных или препаратов лития

проспите минут тридцать-сорок, можете проснуться в таком же состоянии, как и засыпали.

Не надо себя больно щипать, как делают некоторые. Сделайте несколько раз такое смешное упражнение: открытой ладонью упритесь в кончик носа и достаточно интенсивно помассируйте его вращательными движениями – это активирует мозг. Повторяйте упражнение периодически через минуту-две. Если после трех – пяти раз не помогает, можно остановиться и выпить самого крепкого кофе. Вариант – безалкогольный энергетический напиток. По сути, это единственное показание для его приема, в других ситуациях им лучше не пользоваться. Если вы знаете, что сонливости не избежать из-за недосыпа или долгой дороги, можно профилактически выпить препараты с женьшенем, элеутерококком или лимонником.

ЛЕКАРСТВО – НЕ ДЛЯ СНА

Я недавно отравился и, чтобы избежать в дороге проблем, принял имодиум. Препарат хорошо останавливает диарею. Он действительно помог, но в дороге я стал таким вялым, что еле-еле доехал до работы. Неужели и такие лекарства, а не только снотворные нельзя принимать перед вождением?

Активное вещество имодиума – лоперамид – сделано на основе опиоидов. Наркотический эффект препарат потерял окончательно, но тормозить нервную систему может: сонливость, быстрая утомляемость и головокружение – типичные побочные действия этого лекарства. Даже в инструкции к имодиуму и другим средствам с лоперамидом (диарол, диасорб, лопедиум) отмечено, что они влияют на способность управлять машиной. И если бы у нас выработалась привычка читать листки-аннотации к препаратам прежде, чем принять лекарство и сесть за руль, многих аварий удалось бы избежать. Ведь на водителя пагубно действуют не только снотворные и многие капли для глаз, но и огромное количество препаратов, которые трудно в этом заподозрить. Например, при изжоге, тошноте, так называемом вялом желудке очень часто принимают мотилиум. Этот препарат и его аналоги, содержащие домперидон, (мотониум, дамелиум, мотилак) могут нарушить точность движений и потому тоже противопоказаны находящемуся за рулем. ЗР

Разминка во время остановки (у светофора, в пробке). Набор простейших упражнений позволит снять усталость и напряжение мышц шеи, плеч, поясницы.

ЗДОРОВЬЕ + ТЕМА НОМЕРА

ВЕСЕЛЫЕ КАРТИНКИ

Говорят, встречаются люди, у которых зрение с каждым годом улучшается. Но это уникумы. У большинства же с возрастом появляются проблемы. Особенно это неприятно, если ежедневно сидишь за рулем. Но есть простой способ проверить зрение самостоятельно.

В России для проверки зрения у взрослых используются таблицы Сивцева (буквенная) и Головина (где круги), у детей – таблица Орловой (веселые такие картинки). Таблица Сивцева (каждый, наверное, помнит последовательность «ШБМНК...») – самая известная из применяемых для проверки остроты зрения с буквами русского языка. Есть у нее и иностранный аналог – он называется Snellen chart.

НАШ СОВЕТ: НЕ ОБМАНЫВАЙТЕ СЕБЯ, ВЕДЬ ПРОВЕРКА НУЖНА ВАМ САМИМ!

Так что, если вам знакомы проблемы со зрением, если вы уже носите очки или линзы, периодически проверять зрение просто необходимо. Для этого мы публикуем здесь таблицу; она полностью соответствует стандартам, подобные висят в глазных кабинетах. Эта таблица поможет следить за своим зрением; если почувствуете, что оно ухудшилось, – непременно обратитесь к офтальмологу.

Ее надо вырезать и повесить на хорошо освещенной стене на работе, в квартире или гараже; расстояние во время проверки – примерно 3 метра. Глаза проверяют по очереди; другой глаз надо прикрыть ладонью или чем-то непрозрачным. Врачи рекомендуют в течение пары-тройки секунд смотреть на строчку, а затем назвать буквы. Если проверяете зрение в одиночку, запомните буквы, а затем подойдите к таблице поближе и проверьте. Острота вашего зрения равна числу возле той строчки, которую вы сможете прочитать полностью.

Если вы не видите ни одной буквы, то, увы, скорее всего, никогда не станете водителем... ЗР

Ш Б — V = 0,1
М Н К — V = 0,2
Ы М Б Ш — V = 0,3
Б Ы Н К М — V = 0,4
И Н Ш М К — V = 0,5
Н Ш Ы И К Б — V = 0,6
Ш И Н Б К Ы — V = 0,7
К Н Ш М Ы Б И — V = 0,8
Б К Ш М И Ы Н — V = 0,9
Н К И Б М Ш Ы Б — V = 1,0
Ш И Н К М И Ы Б — V = 1,5
Я В И Ж У В С Е — V = 2,0

Какой подшипник самый лучший?

У вас сломался ступичный подшипник, и надо покупать новый, но вы не знаете на продукте какого производителя остановить свой выбор? Надеемся, что данная статья поможет вам принять правильное решение.

Так какой подшипник самый лучший? Если вы хотите ездить на машине, а не заниматься постоянно ее ремонтом, вам, безусловно, подойдет оригинальный подшипник. Оригинальный — это тот, который поставляется на автосборочный конвейер. Ресурс данных подшипников при соблюдении условий монтажа и эксплуатации должен составлять около 100 тыс. км.

Кто же сегодня поставляет ступичные подшипники на российские автозаводы? Как правило, производители автомобилей имеют двух поставщиков каждого такого компонента, но есть и исключения. Так на **ОАО «УАЗ»** ступичные подшипники (6-127509АК) для всех автомобилей поставляет только **Европейская подшипниковая корпорация (epk)**. Данные подшипники производятся на ОАО «Волжский подшипниковый завод» (VPZ VS). Все остальные предлагаемые на рынке подшипники являются аналогами.

На остальных автомобильных заводах картина следующая:

ОАО «Автоваз», переднеприводные автомобили: 40% ступичных подшипников (6-256707ЕК12, 6-256907ЕК12L20, 6-256706Е10L20 или 6У-537906Е1) поставляет epk (ОАО «Волжский подшипниковый завод» и ОАО «Саратовский подшипниковый завод»). На вторичном рынке эти подшипники продаются под маркой VS (Волжский стандарт). Остальные 60% подшипников поставляет ЗАО «Вологодский подшипниковый завод» (VBF). Но ценовая политика этой компании такова, что стоимость вологодских подшипников в магазине намного выше стоимости подшипников epk. Так зачем переплачивать при равном качестве продуктов?

ОАО «Автоваз», полноприводные и заднеприводные автомобили: 65% потребляемых автозаводом подшипников с коническими роликами изготавливает epk (ОАО «Волжский подшипниковый завод» — VPZ VS), оставшиеся 35% — ОАО «Самарский подшипниковый завод» (SPZ-GROUP). В ступице полноприводных автомобилей применяется подшипник 6-2007108АЕ, в ступице заднеприводных автомобилей — подшипники 6-7804У, 6-7805У.

ОАО «ГАЗ»: для заднеприводных автомобилей (Газель, Соболь, Валдай) — 50 % ступичных подшипников (6-7305АШ, 6У-7307А, 6-7509А, 6У-7510АШ) поставляет epk (ОАО «Волжский подшипниковый завод» — VPZ VS), остальные 50% поставляет ОАО «СКФ Украина». На заднюю ступицу полноприводных автомобилей устанавливаются только подшипники epk (6У-537909К1С17).

Таким образом, epk — единственный производитель ступичных подшипников, который поставляет свою продукцию для всех без исключения марок российских автомобилей. Кроме того, для российских автомобилистов epk предлагает ступичные подшипники ряда иностранных автомобилей: **Daewoo (Matiz, Nexia и Espero), Chevrolet (Lanos, Aveo и Spark)**. Сейчас идет освоение подшипников для **Renault (Logan)** и **Fiat (Ducato)**.

А теперь давайте рассмотрим прочих производителей подшипников, которые также присутствуют на прилавках магазинов. Как ни обидно, но зачастую нам предлагают китайские подшипники, выдавая их за европейские или японские. На самом деле, основными зарубежными производителями подшипников являются: SKF, NTN, NSK, SNR, Timken, INA, FAG, KOYO (JTEKT). В качестве данных производителей нет никаких сомнений, но и цена у них соответствующая. Если же вам предлагают подшипники прочих производителей, указывая страну производителя Германия, Великобритания, Словакия или прочие страны, то с 99% процентной уверенностью можно сказать, что вас вводят за блуждение.

Хотелось бы, чтобы эти так называемые производители указали адрес и наименование завода, на котором осуществляются не только маркировка и упаковка, но и основные производственные операции (токарная, термическая, шлифовальная обработка деталей). LSA — Словакия? Master sport — Германия? Craft — Литва? CX — Польша? Herzog — Германия? AV Autotechnik — Германия? Если же в маркировке подшипника страна изготовления вообще отсутствует, как, например, у подшипников под маркой TSN (Цитрон), АПП и тд., значит, компания пытается скрыть истинное происхождение подшипников. Данные компании не производители подшипников, а так называемые упаковщики, которые заказывают подшипники под собственным брендом, как правило, в Китае, и упаковывают их в свои коробочки. Также нужно учесть, что подшипник, произведенный в Европе, не может стоить дешевле российского, так как зарплата, электроэнергия, металл в Европе стоят дороже, чем в России, и даже самое современное оборудование не может компенсировать эту разницу.

Покупая подшипники неизвестного производителя, вы ставите под угрозу себя и своих близких. Можно смело покупать подшипники ведущих зарубежных компаний, но при этом вы заплатите часть денег только за бренд. Мы предлагаем вам оригинальные российские подшипники epk, оптимальные на сегодняшний день по соотношению цена—качество. Но окончательный выбор, безусловно, за вами!

www.epkgroup.ru

ВСЕ ПО ТАЛОНАМ

Правительство объявило мораторий на прохождение техосмотра, а Дума приняла о нем новый закон, вступающий в силу 01.01.2012. В подробности вникал **Сергей Смирнов**.

Похоже, наш президент пресытился сообщениями о «четкой, отлаженной и кристально честной» процедуре техосмотра автомобилей. И потребовал навести порядок способом радикальным: вообще отменить ТО либо сделать его беспроблемным. В любом случае – изъять эту функцию из обязанностей МВД. Результатом стало объявление Большого Технического Перемирия (постановление правительства от 24.05.2011 года № 413). Пока чиновники не придумают надежную, прозрачную и понятную систему проверки, ТО проходить не нужно.

Действие талона ТО для владельцев легковых автомобилей и грузовых с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т продлевается на 12 месяцев, если срок прохождения техосмотра истекает в 2011 году. То есть если срок ТО в талоне заканчивается, к примеру, в июле этого года, то действие его продлевается до июля 2012-го. Никаких специальных отметок в талон делать не нужно. Для новых автомобилей талон ТО будет выдаваться при регистрации без инструментального осмотра... также сроком на один год. Изменения коснулись не всех автомобилей. Такси, грузовые автомобили, оборудованные для перевозки пассажиров или опасных и тяжеловесных грузов, машины со спецсигналами, учебные автомобили будут проходить техосмотр по-прежнему. Все ясно? Оказывается, не совсем. Попытаюсь ответить на наиболее часто задаваемые вопросы.

– Как действовать при покупке подержанного автомобиля?

– При покупке автомобиля с действующим талоном ТО новому собственнику необходимо обратиться в подразделение ГИБДД по месту регистрации. Вместо прежнего талона он получит дубликат, в который внесут измененные регистрационные данные. Если срок талона заканчивается в 2011 году, то по новому положению его действие автоматически продлевается на год. Но если вы купили подержанный автомобиль, у которого нет талона, придется пройти инструментальный контроль и получить новый.

– Нужно ли проходить ТО, если срок техосмотра закончился до вступления в силу нового постановления?

– К примеру, очередное ТО следовало пройти в апреле, но автомобилем не пользовались и техосмотр не проходили. В такой ситуации получать талон ТО не нужно. Дело в том, что, несмотря на вступление в законную силу новых правил 4 июня 2011 года, они распространяются на все те случаи, когда срок прохождения ТО заканчивается в 2011 году. Месяц тут роли не играет. Следующий срок, значит, наступит в апреле 2012 года.

– Как поступить, если придется выезжать на автомобиле за рубеж?

– Если срок действия талона ТО истекает в 2011 году, надо приехать в подразделение ГИБДД и получить новый талон. При этом техническое состояние проверять не будут и денег не возьмут.

ЕСЛИ СРОК ТЕХОСМОТРА ЗАКАНЧИВАЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ, ЛУЧШЕ ТО ПРОЙДИТЕ СЕЙЧАС – ТАК ВЫ СУМЕЕТЕ ИЗБЕЖАТЬ СУМАТОХИ ВЕСНОЙ 2012-ГО.

НОВЫЙ ЗАКОН О ТО

Как и обещали депутаты, в Думе в пожарном порядке приняли закон, который передает обязанности контроля за проведением ТО Российскому союзу автостраховщиков (РСА). При этом талоны о прохождении государственного технического осмотра транспортных средств, срок действия которых закончился в 2011 году, продлеваются до окончания действия полиса ОСАГО после 1 января 2012 года. Со следующего года РСА начнет аккредитовывать станции обслуживания, где и будут проверять техническое состояние автомобилей. Причем авторы закона подчеркивают, что при обнаружении неполадки устранить ее смогут тут же, в автосервисе. У вас тоже возникло подозрение, что автосервисы часто будут навязывать устранение мнимых неисправностей? Я, например, в этом просто уверен. Ведь за все работы возьмут их полную стоимость.

На устранение неисправности дается 20 дней. Причем если раньше повторный осмотр можно было пройти бесплатно, то по новым правилам хоть и будут проверять только «проблемные» узлы и агрегаты, но за полную стоимость. Максимальную цену ТО установит местная власть по специальной методике, пока нам обещают предел в 2000 рублей. При этом республики, края и области реально смогут привлекать автовладельцев со всей страны. ТО позволят пройти в любом регионе, независимо от места проживания.

Для получения заветной корочки нужно всего два документа: паспорт и свидетельство о регистрации транспортного средства. Интересно будет посмотреть, где талоны ТО станут дешевле «продавать»? Сроки прохождения фактически не изменились. Новые авто до трех лет талон ТО получат без осмотра, при возрасте автомобиля от трех до семи лет ТО нужно проходить раз в два года, старше семи лет – каждый год. Надобность возить с собой талон ТО отпадет, так как он будет необходим лишь для оформления полиса ОСАГО. К слову сказать, если срок полиса ОСАГО истек, а прежний талон ТО действует еще полгода, то вам прямая дорога в техцентр за новым талоном, иначе страховщики просто не выдадут страховку!

Если верить авторам закона, ответственность за ДТП, связанное с техническими проблемами, понесут те же страховые компании. Но и тут депутаты лукавят. По статистике, количество ДТП, связанных с неисправностью автомобилей, ничтожно. Ведь для того, чтобы установить техническую причину, нужно провести экспертизу, которая практикуется только в исключительных случаях. Выходит, нам попросту навязывают повышение стоимости ТО под надуманным предлогом. ЗР

ЗДОРОВЬЕ
ТЕМА НОМЕРА

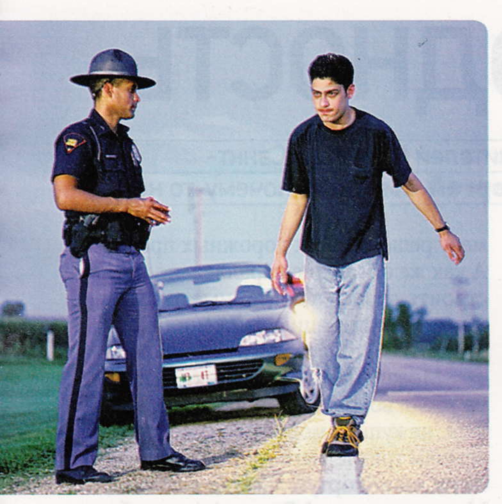
ПОЛОСА ПРЕПЯТСТВИЙ

Выпил и уселся за руль – так случается не только у нас, но пресекают зло везде по-разному. Очень нестандартно выявляют пьяниц в США. О принудительной и порой очень смешной диспансеризации рассказывает **Сергей Баландюк**.

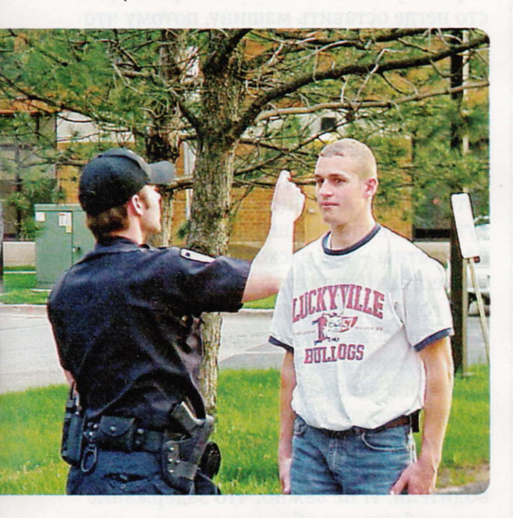
Среди самых комичных роликов, которые можно найти в Сети, – протокольные видеозаписи американских патрулей, заставляющих не вполне трезвых водителей пройти процедуру испытания на адекватность. Однако, отсмеявшись, задумываешься. Ведь провалить эти тесты может и вполне трезвый. И вообще, зачем нужны эти испытания? Неужели им там не хватает заветной трубочки – орудия труда российского гаишника?

Оказывается, нет. Данных одного лишь алкотестера недостаточно, чтобы доказать факт опьянения. Нам хорошо известно, что на показания этого прибора способен повлиять банальный кефир или квас, не говоря уже о спиртсодержащих освежителях дыхания. И если у нас на это махнули рукой, то в стране, где один неправильно

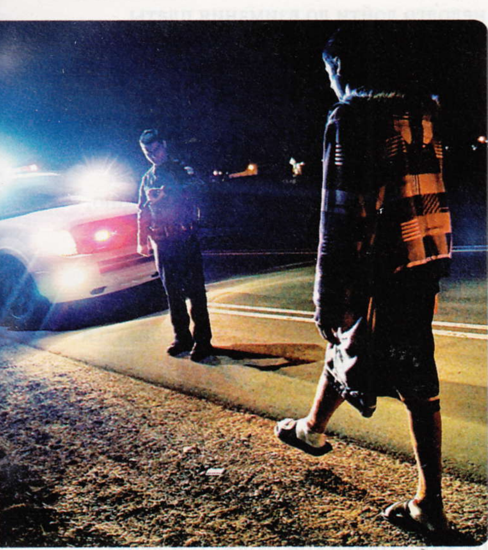
Пробы Ромберга: не каждый вестибулярный аппарат справится.



Пройти по линии разметки мелкими шажками да при этом еще и считать – нелегкое упражнение на концентрацию внимания и координацию.



В глазах точно отражается количество выпитого. Сфокусироваться даже на пальце копа сложно.



Стоять на одной ноге надо 30 секунд: этого достаточно, чтобы выдать опьянение.

употребленный артикль в полицейском протоколе может обеспечить невиновность, к этому подходят очень серьезно.

Вся процедура проверки четко стандартизирована, за счет чего точность идентификации опьянения во время так называемых полевых тестов на трезвость (field sobriety tests) достигает 90%. Их суть сводится к определению психофизического состояния водителя путем разделения его внимания для решения задач теоретического и практического характера. Например – ходить и считать. Исследования показали, что человек под воздействием алкоголя не способен сконцентрироваться на двух подобных задачах одновременно.

В то же время слишком сложные процедуры напрямую влияют на точность результатов. И тогда невиновный окажется наказан, а преступник избежит ответственности. Этой проблемой озаботилась Национальная администрация дорожной безопасности, которая совместно с Южно-Калифорнийским исследовательским институтом в 1975–1981 годах изучила многочисленные методики полевых тестов. В итоге был создан комплекс из трех различных заданий, утвержденный в начале 1990-х и рекомендованный для использования Международной ассоциацией шефов полиции.

Первое задание – тесты на координацию движений: она в первую очередь страдает от воздействия алкоголя. Например, заставят пройти по прямой узкой линии (обычно используется разметка) малыми шажками от пятки к носку. При этом надо считать в такт шагам или вспомнить вслух алфавит в произвольном (как правило, обратном) порядке. Далее следует поворот по команде. Стоит начать балансировать руками, сойти с линии, повернуть не в ту сторону, сбиться со счета или перепутать буквы – вместо теста придется сдать права.

Второе – стойка на одной ноге, в образе цапли надо пробыть 30 секунд. Непроизвольные движения – подрагивания, попытки удержать равновесие руками или подключить свободную ногу – не укроются от взгляда полисмена, натасканного 16-часовым курсом с двумя практикумами и сложным экзаменом на выходе. Однако и на старуху бывает проруха: говорят, некоторым опытным закладывателям за воротник удается пройти эти тесты без сучка и задоринки даже в сильном подпитии. Подловить таких поможет последнее испытание – тест на горизонтальный нистагм. Подопытный должен взглядом отслеживать предмет в руках полицейского из одного крайнего положения в другое. Возможно, благодаря этому тесту появилось выражение «ни в одном глазу» как синоним трезвости: мол, если пьян, глаза всё выдадут.

Например, запаздывания при медленном слежении, мелкие скачки при крайнем отведении глазного яблока и прочие симптомы. Этот офтальмологический экзерсис с завидной точностью выводит выпившего на чистую воду и зачастую позволяет выявить даже незначительное содержание алкоголя – до 0,01 г/100 мл.

В некоторых штатах практикуют более сложные испытания, например пробы Ромберга. Несчастный в позе «ноги вместе, руки разведены, голова откинута, глаза закрыты» должен дотронуться одним пальцем или несколькими поочередно до кончика носа или простоять навытяжку 30 секунд. Расчет прост: «расслабленный» водитель не сможет долго стоять прямо, перепутает руки или промахнется мимо носа. Однако есть нюансы. Иные патологические нарушения вестибулярного аппарата не позволят многим людям пройти этот тест и на трезвую голову. Как результат – обжалование обвинения.

В Америке все процедуры, которым подвергаются водители, остановленные патрулем, в обязательном порядке записываются несколькими бортовыми камерами. Это относится и к тестам на состояние опьянения. Все видеофайлы направляются в суд в качестве основного доказательства. Тест психофизического состояния водителя – неотъемлемая часть освидетельствования, в которое входит также проверка алкотестером или анализ крови на алкоголь (сами по себе они являются необходимым, но недостаточным доказательством в американском суде).

Что же дает эта система? Как ни странно, прозрачность привлечения к ответственности. Аргументы в пользу расширения процедур, определяющих состояние водителя, очевидны. Каким бы хорошим специалистом полицейский ни был, он не заменит медицинского консилиума.

Задача дорожных стражей – лишь дать свое профессиональное экспертное заключение, полное и грамотно составленное, а в нюансах будет разбираться суд, который, в свою очередь, предпочтет отпустить водителя за недостатком доказательств, дабы не рассматривать на следующий день встречный иск к администрации штата. ЗР

НАЛОГ НА БЕЗЫСХОДНОСТЬ

Через год мы забудем про пробки. Водителей ждет свободный трафик, а жителей Москвы и Санкт-Петербурга – еще и огромные парковки. Госдума в это искренне верит, а **Сергей Смирнов** почему-то нет.

В майском номере мы уже писали, что депутаты Государственной думы собираются повысить штрафы за нарушения, провоцирующие заторы и пробки (ЗР, 2011, № 5). Тогда законопроект прошел только первое чтение, и мы понятия не имели, какой крапленый туз держат в рукаве авторы проекта: совершенно неожиданно для всех они предложили отдельные штрафы для жителей российских столиц! Например, за стоянку и остановку при запрещающем знаке или разметке придется заплатить 1500 рублей, а если нарушение случилось в Москве или Санкт-Петербурге, автовладелец заплатит вдвое – 3000! Почему такая разница? Откуда она взялась? А как же равные права для всех, вне зависимости от места проживания? Статья 19 Конституции РФ гарантирует равенство независимо от места парковки. Тогда почему за одно и то же нарушение в столице и в провинции человек должен платить по-разному? Авторы закона обосновывают свою позицию различной тяжестью нарушения в зависимости от дорожной ситуации (в столицах трафик куда плотнее, чем, скажем, в Саранске) и... общемировой практикой. Мол, в разных штатах США разные законы. Пикантность ситуации заключается в том, что идея эта принадлежит партии с говорящим названием «Единая Россия». Да, в нашей Конституции предусмотрена возможность ограничения прав, но только федеральным законом и только в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, обеспечения обороны страны и безопасности государства. Какую угрозу безопасности страны несут нарушители правил парковки, депутаты не пояснили. И если следовать их логике, впору узаконить отрубание рук за воровство, скажем, в Ростовской области – там эти показатели выше, чем по стране в целом. Голосуем?

На самом деле, по слухам, повышенные штрафы для двух столиц введены по настоятельной просьбе их градоначальников: для Москвы и Санкт-Петербурга проблема пробок (и стихийных парковок как одной из основных причин их возникновения) стала чуть ли не главной. Понятно: то, что копилось на протяжении двух десятилетий, не решить за месяц или год. Например, в пределах московского Садового кольца нет ни одного муниципального паркинга – ни платного, ни бесплатного. Есть лишь обочины и дворы, где оставлять машины не запрещено. Пока. Несложно предсказать, что к лету 2012 года, когда новые правила вступят в силу, эти территории украсят запрещающими знаками. А высочайшие штрафы из меры воспитания превратятся в отличный способ пополнения городских бюджетов, а также карманов разных служивых людей...

Иначе быть и не может: Москве, к примеру, сегодня недостает «всего» 3 000 000 мест для парковки. И это если считать только местные машины, без транспорта приезжающих на работу жителей Подмосковья и гостей столицы... В планах московской мэрии – за год организовать свыше 500 000 машино-мест. Отлично, такого не было никогда! Только вот появятся они большей частью на месте уже существующих – во дворах, причем спальных районов. Общую проблему это мероприятие никак не решит. Планов строительства новых парковок в центре города как не было, так и нет. Высокие штрафы, тем не менее, – с 1 июля!

В последнее время идея навести порядок на дорогах с помощью больших штрафов превращается в фарс. Депутаты давно рассматривают административные наказания для водителей как единственную и самую действенную меру решения всех дорожных проблем. А как же обещание параллельно с этим строить дороги и подземные переходы, менять организацию движения и структуру ГАИ? Они остались за кадром.

Можно наказать ребенка, если он не убрал вовремя свои игрушки, – скажем, не купить мороженое. Но бить ремнем трехлетнего малыша за то, что он не знает португальского языка... Маразм, скажете? Садизм? А как объяснить логику депутатов, которые вводят высокие штрафы за неправильную парковку для водителей, которым просто негде оставить машину, потому что «правильных» парковок не существует в принципе?

И чтобы совсем добить «наглых» нарушителей, депутаты решили поменять правила эвакуации. Напомню, что сейчас транспортирование автомобиля-нарушителя и первые сутки хранения на штрафстоянке бесплатны – все расходы ложатся на местные бюджеты. Но ведь крупные города объявили непримиримую войну пробкам, на которую тоже нужны деньги. И вот в развитие принципа «собрать с водителей как можно больше средств» с 2012 года за эвакуацию неправильно припаркованных авто платить будут сами водители. И не важно, что задержание автомобиля как обеспечительная мера по административным делам не может быть, на мой взгляд, платной. Так недолго дойти до взимания платы за доставку в полицию, содержание под стражей, еще и за рассмотрение дел в судах с водителей можно собирать деньги. Да, арест на 15 суток тоже должен быть платный! Логичнее было бы ввести крупный штраф, который покрывал бы и затраты на эвакуацию, но, повторюсь, только при условии наличия парковочных мест. Вот тогда нарушителей, чьи машины мешают движению, станет не жалко.

Пока неизвестно, во что обойдутся эвакуация и хранение задержанной машины. Дело в том, что по новому положению тарифы вправе устанавливать региональные власти. Смею предположить, цену назначат немаленькую.

И пусть карманы автомобильной братии оскудеют – зато как выиграет от этого городской бюджет! А депутатам что – их все равно не мы выбираем. ЗР

ПЯТЕРКА ОТВАЖНЫХ

Как нам обещают, к 2020 году в России будут выпускать в режиме промышленной сборки более 2 млн. легковых автомобилей – по большей части бюджетных иномарок. Каких именно и где, выяснял **Игорь Моржаретто**.

ВОСЕМЬ ИЗ ДЕСЯТИ – РОССИЙСКИЕ

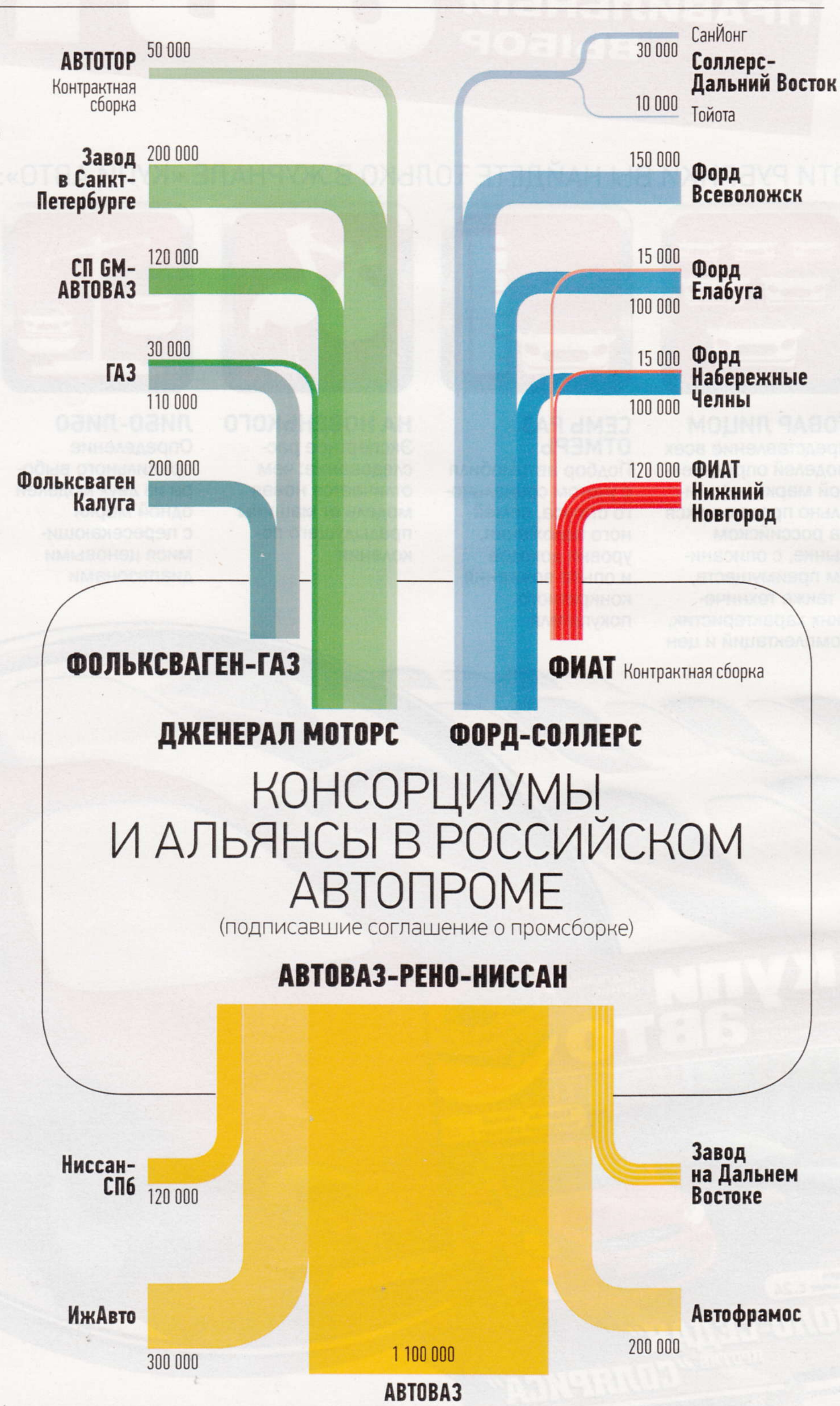
Минэкономразвития и Минпромторг в начале лета подписали договоры с десятком автопроизводителей, которые согласились работать по новым условиям. Теперь, видимо, сбудется мечта руководителей страны: к 2020 году 80% всех продаваемых в стране автомобилей будут здесь же изготовлены.

Новые условия мягкими и заманчивыми не назовешь: в обмен на беспошлинный ввоз в РФ компонентов на протяжении восьми лет автопроизводители должны были взять на себя обязательство увеличить свои мощности до 350 тыс. автомобилей, 120 тыс. двигателей и/или коробок передач, открыть в России научно-технический центр. Далеко не все иностранные компании, которые уже имеют в РФ сборочные заводы, приняли такие требования; некоторым, чтобы соответствовать, пришлось создавать консорциумы. В результате на финишную прямую вышли всего шесть компаний или альянсов – в начале нынешнего года они подписали с правительством протоколы о намерениях. До стадии оформления договоров добралось пять.

ОТ НАМЕРЕНИЙ К ДОГОВОРАМ

Итак, в новом режиме предстоит работать альянсу «АВТОВАЗ-Рено-Ниссан», СП «Форд-Соллерс» и «Фольксваген-ГАЗ», компаниям «Дженерал моторс» и ФИАТ. А еще о готовности прийти в Россию заявили более 200 фирм – есть надежда, что у нас появится новая сеть производителей комплектующих.

Понятно, что иностранные концерны были не в восторге от новых условий. Устраивали они разве что альянс «АВТОВАЗ-Рено-Ниссан», в расчете на который новое положение и писалось. До 2020 года «святая троица» планирует выпускать 1,8–1,9 млн. машин, вписываясь во все требования: есть и мощности, и готовый НТЦ в Тольятти. К франко-японо-российскому консорциуму примкнули завод «ИжАвто» и КамАЗ вместе со своим СП «Мерседес-Бенц Тракс Восток» (Камский автозавод, как и АВТОВАЗ, фактически принадлежит госкорпорации «Ростехнологии»). По тем планам, что начертаны в соглашении с российским правительством, к концу десятилетия в Тольятти,



Вот и «Дастер» дождался российской сборки: в декабре на конвейер. У французов просто отменное чутье на наш рынок, успех кроссоверу гарантирован.

Неужели свершится? На АВТОВАЗе начнут собирать надежные народные автомобили. Первый универсал, обещают, появится уже в январе 2012-го.

Москве, Санкт-Петербурге и Ижевске будет выпускаться более 1 млн. «лад», 445 тыс. «рено» и 405 тыс. «ниссанов». Львиную долю составят, конечно же, бюджетные машины на платформах B0 («Рено-Логан») и «Калина». Однако альянс намерен значительно расширить гамму моделей, собираемых в России, включая топовые. Руководители альянса не скрывают амбициозных планов – завоевать минимум 40% всего рынка новых автомобилей в России и заодно в странах СНГ.

Остальным фирмам выйти на уровень 300 тыс. машин в год непросто. Заводы, конечно, построить можно, но реально ли продать столько автомобилей на растущем и все же довольно ограниченном российском рынке? Пришлось пойти на создание мультибрендовых, часто весьма неожиданных альянсов.

«Соллерс» не сумел договориться с ФИАТом, но нашел нового партнера, возможно более интересного. СП «Форд-Соллерс» обещает выпускать шесть моделей автомобилей на трех площадках, в общей сложности свыше 350 тыс. машин в год. Партнеры разделят поровну акции совместной компании, куда, в свою очередь, войдут заводы во Всеволожске, Набережных Челнах и Елабуге. Кроме того, на производственной площадке в особой экономической зоне «Алабуга» к 2015 году партнеры планируют построить завод двигателей на 180 тыс. штук в год и штамповочное производство. Всего СП «Форд-Соллерс» будет выпускать шесть моделей «Форда»: «Фокус» и «Мондео» во Всеволожске, «Кугу» и «Эксплорер» в Набережных Челнах и коммерческий «Транзит» в Елабуге; шестая модель – новый компактный седан, название и подробности о нем пока не раскрывают.

Кстати, завязав дружбу с «Фордом», «Соллерс» еще как минимум на три года продлил договор о контрактной сборке автомобилей ФИАТ (пока площади не загружены американскими машинами). А на заводе во Владивостоке продолжат собирать вседорожники «СанЙонг»; со следующего года к ним добавятся полноприводные модели «Тойоты».

«Фольксваген», вложивший в российское производство больше всех (почти 800 млн. евро), долго пытался добиться для себя смягчения требований. Но правительство РФ решило

То, что «третий» «Фокус» останется лидером, кажется, уже никто не оспаривает.

На смену несговорчивому итальянскому «Дукато» придет «Транзит». Не пожалеют ли об этом на Апеннинах?

Через год ворота ГАЗа начнут покидать такие юркие красавцы.

«Джи-Эм» расширяет линейку автомобилей на заводе в Санкт-Петербурге. «Круз» – явный фаворит.

Спрос на «Шевроле-Нива» только растет. Интерес к модели должен поддержать новый технический центр, в скором времени обещают полное обновление.

Благодаря итальянцам «индеец» может прописаться в Нижнем Новгороде.

играть со всеми по одним правилам, и германский концерн в конце концов вынужден был с этим согласиться. В результате «Фольксваген» и «Группа ГАЗ» подписали долгосрочное соглашение о контрактной сборке на Горьковском автозаводе 110 тыс. автомобилей в год. Там будет организован полный цикл производства двух моделей «Шкоды» – «Октавии» и «Йети», а также нового седана «Фольксваген-Джетта». Инвестиции в размере 200 млн. евро пойдут на модернизацию цехов ГАЗа и новое оборудование (речь идет о сварочном комплексе). Старт производства первой модели на ГАЗе («Шкода-Йети») по полному циклу намечен на конец 2012 года. Одновременно «Фольксваген» продолжит развитие своего завода в Калуге, сосредоточившись на популярном «Поло Седан».

«Дженерал моторс» очень долго не мог определиться, в какой форме подписывать новое соглашение – то ли войти в альянс, то ли создать СП. В окончательном варианте решил заключать договор самостоятельно. В ближайшие пять лет «Джи-Эм» увеличит производство на собственном заводе в Санкт-Петербурге до 230 тыс. машин в год, а совместное предприятие «Джи-Эм-АВТОВАЗ» в Тольятти добавит к ним еще 120 тыс. – в сумме как раз получается искомое число: 350 000. Завод в Санкт-Петербурге продолжит сборку моделей «Шевроле» («Каптива», «Круз») и «Опель» («Антара», «Астра»); к 2015 году тут должна прописаться и новая бюджетная модель. СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» будет выпускать два вседорожника: «Шевроле-Нива» и «Ладу 4×4». Через пару лет им предстоит полностью обновиться, для чего в Тольятти откроют свой НТЦ; его филиал появится и на заводе в Санкт-Петербурге. Кроме того, в Тольятти создут моторное производство, рассчитанное на 120 тыс. двигателей и трансмиссий ежегодно. Но и это не всё! «Дженерал моторс» не отказывается от двух проектов по контрактной сборке. С будущего года на Горьковском автозаводе будут собирать до 30 тыс. малолитражек «Шевроле-Авео» – в режиме промсборки. А в Калининграде, на АВТОТОРе, – целый ряд моделей «Опеля» и «Кадиллака», но уже пользуясь льготами особой экономической зоны. Таким образом, американский концерн может выпускать в РФ почти полмиллиона своих машин!

И совершенно неожиданно в списке отважных остался ФИАТ, хотя многие аналитики были уверены, что итальянский концерн дальше протокола о намерениях не пойдет. Но ФИАТ ухитрился (единственный!) подписать соглашение на прежних условиях. Собственно, для этого итальянцы воспользовались нереализованным соглашением 2008 года о создании дочернего предприятия «Савеко». Но теперь автоконцерн взял на себя «повышенные обязательства» – собирать в год на новом заводе 120 тыс. автомобилей (вместо 25 тыс.). Известно только, что компания будет производить в Нижнем Новгороде восемь моделей, из которых одна или две – коммерческие, остальные – легковые и вседорожники на платформе «Джипа», ныне контролируемого ФИАТом. Кроме того, там же обещают выпускать и двигатели. Круто! Но пока нет даже проекта завода, и ряд моделей ФИАТ продолжат собирать на предприятиях «Соллерса» (см. выше).

А вот канадская «Магна» с дистанции сошла – видимо, не удалось найти в России свободных партнеров для промсборки. Но, с другой стороны, у нее работают уже несколько заводов комплектующих. Подписаны новые соглашения, работы хватает.

ЧЕГО ХОТЯТ РОССИЯНЕ

Если внимательно просмотреть список моделей, на которые упирают промсборщики, понятно, что формулу любви российского покупателя они давно вывели. Россиянам по душе бюджетные седаны зарубежного происхождения. И сегодня такие автомобили составляют основу модельного ряда большинства успешных компаний: «Калина» и B0 («Логан») у альянса «АВТОВАЗ-Рено-Ниссан», «Поло Седан» у «Фольксвагена»... У «Ниссана», «Форда» и «Джи-Эм» подобные модели, судя по всему, на подходе. Еще бы, когда сделаны такие внушительные инвестиции в российские предприятия, надо бороться за рынок! На котором, к слову, хватает и других игроков, в первую очередь корейских. У концерна «Хёндай-КИА» срок действия прежнего соглашения о промсборке истекает нескоро, а в арсенале уже есть могучее бюджетное оружие «Хёндай-Солярис». И новый «КИА-Рио» на подходе. ЗР

КАК ВЫ ЯХТУ НАЗОВЕТЕ...

Главный редактор долго был против статей о «ё-мобиле». Ему это казалось пустой тратой бумаги. Но проект двигался, несуществующий гибрид набрал более 130 тысяч будущих клиентов, его крестный отец пошел в большую политику, а в редакционной почте все множились вопросы: что такое «ё-мобиль»? Почему молчите? **Антон Чуйкин** повстречался с руководителем «ё-Авто», изучил материалы в Интернете, поговорил со специалистами и готов ответить на оба вопроса.

КУЗОВ

Основной материал кузова – полипропилен, прочный износостойкий полимер. На двух линиях будущего завода в Санкт-Петербурге будут производить монокок и внешние панели. Основные достоинства, по замыслу авторов проекта, обеспечат сами свойства материала: по прочности (в том числе в крэш-тестах) он не уступит стали, будучи при этом легче на 30–40%, устойчивее к коррозии, технологичнее. Исключаются грунтовка и окраска, сокращается число деталей, отчасти упрощается их соединение. Итого, по расчетам, из традиционной технологической цепочки можно удалить 500–600 конвейерных метров.

«Ё-мобиль» будет первопроходцем, и, помимо очевидных плюсов, полимерный кузов наверняка таит немало минусов. Впрочем, некоторые уже вполне на виду: например, целиком кузов удастся изготовить в серийном производстве только через год. А значит, лишь тогда будут проведены полномасштабные испытания. При всем уважении к компьютерному моделированию, которое идет сейчас, предположу, что неожиданности возникнут-таки. Как их исправлять – при уже купленной под ключ технологии?

Компактный кроссовер.

ДВИГАТЕЛЬ

Двигатель «ё-мобиля» может быть любым – хоть поршневым, хоть роторно-лопастным (РЛД), хоть просто черной коробочкой с двумя проводками. Так взбудораживший всех РЛД проходит стадию доводки; говорят, проблемы, свойственные этой конструкции, решаются при условии работы в постоянном режиме. Именно так, по идее разработчиков, и должен работать мотор, снабжая энергией накопитель, – а тот уже будет питать тяговый электродвигатель. На первом этапе планируют закупать обычные поршневые моторы; объема около 1 л и мощности примерно 45 кВт вполне достаточно, считают авторы «ё-Авто».

Цена двигателя – как рассчитывают сейчас, обычного поршневого – составит 1200 евро, что вполне позволит уложиться в ценовые рамки всего проекта (360 тысяч рублей – объявленная минимальная стоимость «ё-мобиля»). Технических проблем вроде нет, разве что вспомнить заявленную многотопливность... Ведь не все производители ДВС сегодня имеют полностью готовые решения для эксплуатации своих моторов на метане. Способы его хранения и заправки отложим до поры по примеру авторов проекта – не зря же они как опцию предлагают более дешевый бензиновый вариант.

Что касается РЛД, при всех возможных достоинствах, его никто так и не строил серийно.

НАКОПИТЕЛЬ ЭНЕРГИИ

«Ё-мобиль» – по сути, гибрид, а значит, ему нужен бортовой накопитель энергии. Литий-ионные батареи, справедливо утверждают разработчики машины, имеют целый ряд недостатков – от высокой стоимости и долгой зарядки до отсутствия инфраструктуры и даже взрывоопасности. Поэтому выбраны суперконденсаторы, которые выдерживают до миллиона циклов заряда-разряда, стабильно работают в широком температурном диапазоне, способны разом выдать высокую энергию. Их предполагается использовать в первую очередь для ускорения.

При равномерном движении электродвигатель будет получать энергию через генератор от ДВС.

Производство «ё-мобиля» предполагается развернуть в два этапа. На первом – 45 тысяч кузовов в год, затем до 90 тысяч. Сборку машин планируют организовать в Питере, а в дальнейшем и в регионах. Базой послужат дилерские центры: всем необходимым они оборудованы, технологией ремонта, в том числе сложного кузовного, владеют – почему бы не заняться еще и мелкосерийным производством? Более того, на такой основе можно собирать машины и за рубежом... Разумеется, под строгим техническим контролем головного «ё-Авто».

Подвеску, рулевое управление, тормоза и прочие системы автомобиля изготовят на стороне. Партнер проекта корпорация «Магна» в рамках техзадания готова предоставить несколько вариантов набора комплектующих.

ПРОИЗВОДСТВО

Андрей БИРЮКОВ, генеральный директор ООО «ё-Авто»

«Ё-мобиль» – это прорыв в классическом автомобилестроении. И самое главное, самое взрывное в нем – кузов. Его основной материал – полипропилен. В автопроме мы первые, кто применит такую технологию для изготовления кузова целиком. В принципе, ею занимаются очень давно. В Европе потрачены миллиарды на создание новых материалов, но автоконцерны обременены старой технологией. И когда мы появились с таким предложением, разработчики оборудования были просто счастливы сделать нам производство под ключ.

Следующее – это гибридная схема. Наш автомобиль – с электрическим приводом и энергетической установкой на борту. Принципиальное отличие от существующих схем – в устройствах для хранения энергии. Это суперконденсаторы, в разработке которых еще Советский Союз был лидером...

В дискуссии на тему «Электромобиль или гибрид?» мы утверждаем, что чистый электромобиль никакой перспективы не имеет. Наоборот, это минус, который позволит классическому автомобилю сохраниться как можно дольше. Мы же не хотим быть завязаны на большую энергетику. Уверен, что в самое ближайшее время появятся принципиально новые источники энергии, которые займут место под капотом «ё-мобиля».

Ну вот, что такое «ё-мобиль», вроде ответили. Теперь – почему молчали.

Потому, что считали и считаем этот проект не автомобильным, а имиджевым. Время гениальных инженеров-одиночек, которые смело бросались в неизведанное и выезжали оттуда на белом коне, прошло. Чтобы сделать машину, отвечающую современным требованиям, сегодня недостаточно отваги и таланта. Нужна мощная структура: завод, техцентр, полигон, инженерный, маркетинговый, производственный корпус. Такие плоды принес давний труд тех самых гениев-одиночек: Порше, Даймлера, Ситроена, Форда... Создатели «ё-мобиля» рассказывают о нем так, будто строят один концепт, а не серийный продукт – судя по тому количеству новаций, которое впихивают в полипропиленовый корпус. Цену при этом объявляют неслыханно низкую. Да еще предлагают распылить производство по всей стране. И что, эта сказка станет былью только потому, что на макете «ё-мобиля» прокатился премьер-министр?

Вот потому мы и молчали, будучи реалистами и не зная истинных причин появления сего проекта.

«За рулем» не пишет о политике – однако сейчас придется. Убежден, что функция «ё-мобиля» вовсе не в том, чтобы стать очередным народным авто. А в том, чтобы привезти во власть некое политическое течение во главе с его новым лидером, одновременно выступающим как лидер проекта «ё-Авто». Ну прикиньте сами, что лучше для имиджа – слыть героем Куршевеля или автором народного «ё-мобиля»? ЗР

Городской хэтчбек.

СУХОЙ ПАЕК

Кроме бензина, на борту этого микроавтобуса есть и другое горючее – сжатый природный газ. **Андрей Сидоров** поездил на том и на другом, но разницы в поведении машины так и не нашел.

Если бы не расписные борта этого «Спринтера», на него, пожалуй, никто не обратил бы внимания – «триста шестнадцатые» на дороге не редкость. Но я-то знаю: эта машина необычная. Дело в том, что ее двухтопливный двигатель одинаково хорошо приспособлен для работы как на бензине, так и на сжатом газе. Причем предпочтения чему-то одному нет – я имею в виду двигатель. Мое же очевидно: конечно, газ! Аргумент в его пользу простой и железный: расходы на горючее сокращаются более чем вдвое!

Говорят, двигатель, работая на газе, теряет около 15% мощности. Это справедливо, когда газовую аппаратуру устанавливают на мотор, изначально спроектированный под бензин. Но природный газ обладает куда более высокой антидетонационной стойкостью, поэтому при сохранении «бензиновой» степени сжатия (а она при переходе с одного топлива на другое, разумеется, не меняется) вполне можно использовать наддув. Этот прием использовали на битопливном «Спринтере» – двигатель оснастили механическим нагнетателем, а электроника управления двигателем следит за согласованной работой наддува, системы питания и охлаждения. Кроме того, теплотворная способность метана составляет 13175 ккал/кг, а если учесть, что его плотность равна 0,71 кг/м^3, то получается, что в одном кубометре содержится 9354 ккал. Бензин чуть менее «энергичен»: в нем 10 572 ккал/кг, или 7718 ккал/л. Отсюда и больший пробег на газе при одинаковом с бензином массовом расходе.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mercedes-Benz Sprinter 316 NGT

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5919×1960×2690
Колесная база, мм	3665
Полная масса, кг	3500
Вместимость, чел.	9
Максимальная скорость, км/ч	159
Топливо/ запас топлива, л	А95 и метан/100 и 294
Расход топлива на 100 км: бензин/метан	12,7 л/9,1 кг

ДВИГАТЕЛЬ: M271 E18ML, битопливный (бензин/газ), Р4, 1,8 л, наддувный, 115 кВт/156 л.с. при 5000 об/мин, 240 Н·м при 3000–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая/рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости; тормоза – дисковые, с ABS; шины – 235/65R16.

Вынуть сиденья и превратить салон в грузовой фургон – дело нескольких минут.

В заводской комплектации вместо запаски – ремкомплект, но его возможности сильно ограничены.

Домкрат и минимум ключей упрятаны в нишу под ногами переднего пассажира.

И газовый штуцер, и бензиновая горловина расположены под одним лючком.

На рабочем месте по-автобусному просторно, от кнопочек и клавиш не рябит в глазах – лишних просто нет. Пройти из-за руля в салон не составит труда.

Только для хранения на борту сжатого до 200 атм газа нужны соответствующие емкости. Здесь их шесть: три стальных баллона поперек под задним свесом и три вдоль в пределах базы, общим объемом без малого 300 л. Весит это железо немало – вместе с сопутствующим оборудованием 335 кг, но для довольно большого автомобиля это не столь существенно. Зато запас хода на газе и бензине (его в баке 100 л) 1000–1200 км.

В салоне девять мест, включая водительское, что формально позволяет управлять машиной обладателю категории B. Но если немного пожертвовать комфортом и кресла расставить по-хозяйски, как в «Газели»-маршрутке, то пассажиров войдет в два раза больше. При этом ходить по оставшемуся коридору можно в полный рост – потолок высокий.

Рабочее место водителя организовано очень удобно (в «Мерседесе» по-другому и не бывает!). Минимум кнопочек и крутилочек, столь модных в современных машинах, но все, что нужно, есть, и как раз там, где и должно быть. Компактный рычаг коробки передач «растет» из панели приборов, и из-за руля можно легко пройти в салон.

Все по-автобусному просторно и вместе с тем функционально.

Те же автобусные манеры и в движении. Суетливые перестроения из ряда в ряд такой машине не к лицу, хотя при желании удаются без труда – обзор во все стороны отличный, динамики достаточно что на газе, что на бензине, а подвеска не допускает угрожающих кренов. Переход с одного топлива на другое и какие-то изменения в поведении машины уловить невозможно. Пресс-релиз и коллеги-журналисты утверждают, что эффект достигнут благодаря поочередному, а не одномоментному переходу цилиндров на другое топливо. А разве может быть как-то иначе? Есть порядок работы цилиндров, который и предписывает очередность. Быстрее, чем за два оборота коленвала, никак не получится. Определить, на чем работает мотор, можно лишь по клавише «газ-бензин» на панели приборов. Кстати, пуск, независимо от ее положения, происходит на бензине, с последующим автоматическим переключением на газ, если выбран именно этот режим.

Единственное внешнее отличие от обычного «Спринтера», кроме шильдика *NGT* (Natural Gas Technology) на задней двери, – запаска в салоне, притулившаяся в уголке за последним рядом сидений. Ее штатное место под задним свесом занято баллонами с газом. Но, похоже, в штатной комплектации запаски нет вовсе: в ящике под пассажирским сиденьем лежит ремкомплект для экспресс-ремонта шин – баллончик с герметиком и компрессор. Замечу, что запаска все же понадежнее – едва попробовал примерить компрессор, как его наконечник развалился прямо в руках. Уж не в китайском ли кооперативе заказывали этот аксессуар? Запаска же, пусть и занимает место в салоне, вселяет куда больше уверенности. Впрочем, это к особенностям газобаллонного автомобиля не относится. ЗР

ПОД КОЛПАКОМ

«Тойоту-Хайлюкс» видно издалека. Размеры и возможности нового пикапа изумили **Дениса Арутюняна**. Фото **Александра Кульнева**.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Toyota Hilux

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5255×1835×1820
Колесная база, мм	3085
Грузоподъемность, кг	710
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,7/7,3/8,9

ДВИГАТЕЛЬ: Р4, 3,0 л, 126 кВт/171 л.с. при 3600 об/мин, 360 Н·м при 1400–3200 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/зависимая рессорная; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 265/65R17.

Впечатляют не только габариты – еще нарочито торчащий воздухозаборник на капоте, огромные дополнительные фары, фирменный кунг и хромированные трубчатые подножки, по которым забираться в кабину действительно проще, чем без них.

Редкий для пикапов простор в кабине, кресла широкие, потолок высокий. Некоторые элементы интерьера смотрятся спорно. Например, штатная аудиосистема с непривычным дизайном и подслеповатым маленьким экранчиком – словно инородная добавка, купленная на ближайшем китайском радиорынке. Или вычурные фигурные ниши под воздуховодами, одинаково неудобные для бутылки с водой и для связки ключей. Зато о комплекции седоков думать не нужно, даже за спиной рослого водителя остается место для такого же пассажира.

Платформа удобная, большая, с высокими (450 мм) бортами. Но заводской колпак не позволит загрузить габаритную поклажу, придется его снимать и где-то хранить. Непонятно, зачем ему боковое остекление да еще со сдвижными форточками? Не для того же, чтобы возить в кузове людей! А ведь доплата за крышу над платформой нескромная – 111 500 рублей!

Передвигается великан с подобающим достоинством: спокойно и неторопливо. Хотя от 171-сильного 3-литрового турбодизеля и 5-ступенчатого автомата ждешь большей резвости.

Подвеска хороша, прекрасно фильтрует дорожную мелочь и почти не допускает характерного для пикапов «козления». Можно бы похвалить «Тойоту» и за тишину в салоне: приглушенный рокот мотора достигает ушей водителя только при полностью утопленной в пол педали газа. В остальных режимах в машине почти тихо. Именно почти. Потому что верхнее ребро того самого дорогущего кунга бьет по крыше кабины даже на небольших ухабах. Вне асфальта барабанный бой напрочь отбивает охоту заниматься внедорожными упражнениями.

Режимы полного привода выбирают рычагом перед селектором автомата.

До «люкса», упомянутого в названии, машина недотягивает. А для утилитарного грузовичка цена велика. Тестовая машина в не самой дорогой комплектации Prestige X-Style с пакетом аксессуаров Tourer (пластиковая вставка в кузов, металлический кунг) стоит 1 558 000 рублей. А самый дешевый «Хайлюкс» (с 2,5-литровым дизелем и механической коробкой, в базовом исполнении Standart) – 985 000 рублей. ЗР

Сдержанно-классический интерьер «Хайлюкса» ориентирован на покупателей в возрасте – здесь нет новомодных игрушек, зато просторно и удобно.

Те, кто пересядут в «Хайлюкс» из других пикапов, оценят простор заднего дивана очень высоко.

Управлять аудиосистемой на ходу неудобно – выручают кнопки на руле. Да и работа климат-контроля далека от идеала.

Сдвижные окошки в кузове – для людей?

РЕМЕСЛЕННОЕ УЧИЛИЩЕ

Главное желание предпринимателя – снизить расходы при перевозках. Модернизированный «Крафтер» на это способен, убедился **Сергей Клочков**.

Ключевую роль сыграют три новых 2-литровых дизельных двигателя – мощностью 80 кВт/109 л.с., 100 кВт/136 л.с. и 120 кВт/163 л.с. Они пришли на смену моторам рабочим объемом 2,5 л. Утверждают, что благодаря четырехцилиндровым агрегатам TDI на треть уменьшились расход топлива и выбросы CO_2, экономия на эксплуатационных расходах – до 25%. Снижение снаряженной массы автомобиля позволило увеличить грузоподъемность на 82 кг.

«Крафтер» с двигателем 163 л.с. по технологии BlueMotion расходует на шоссе всего 7,2 л на 100 км пробега и выбрасывает 189 г/км CO_2. А это экономия дизтоплива, достигающая заметных 3,6 л/100 км по сравнению с моделью предыдущего поколения. Максимальный крутящий момент доступен в более широком диапазоне оборотов. Модификация мощностью 80 кВт развивает 300 Н·м уже с 1500 и до 2250 об/мин, а 100-киловаттный выдает 340 Н·м (на 10 Н·м больше, нежели прежний аналог) в диапазоне 1600–2250 об/мин. Интересно, что, по данным фирмы, расход топлива и объем вредных выбросов у этих двигателей одинаков – торжество технологии BlueMotion, то есть системы «старт-стоп», устройств рационального управления энергопотреблением и рекуперации энергии торможения для подзарядки аккумулятора.

В новом «Крафтере» увеличили передаточные числа главной передачи, добавили в оснащение круиз-контроль и, конечно, индикатор рекомендуемой передачи.

Количество модификаций довели до сорока восьми. Автомобили делят на три класса по грузоподъемности: 3; 3,5 и 5 т. Предлагают версии с короткой, средней и длинной базами, а также с четырьмя основными типами кузова: фургон (Kasten), автобус (Kombi), бортовой грузовик и шасси с кабиной (Pritsche). Фургон и автобус выпускают с различной высотой крыши, а первый вдобавок и с удлиненным задним свесом. Самая крупная модификация способна перевозить десять европалет: пять помещается в длину грузового отсека и две – в ширину.

Дизайн «Крафтера» стал выразительнее: горизонтальная решетка радиатора и новая передняя панель выдержаны в фирменном стиле, характерном для моделей «Кэдди», «Амарок», «Транспортер». Изменили материалы отделки интерьера. А устанавливаемая по заказу обивка дверей имеет удобный подлокотник.

Довелось проехать на «крафтерах» – среднем фургоне и грузовичке с двойной кабиной – несколько десятков километров. Рулевое управление с переменным передаточным отношением значительно улучшает управляемость ►

На правах рекламы

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Crafter 30/35 Delivery (средняя база)

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5905×1993×2415
Колесная база, мм	3665
Объем грузового отсека, м^3	9,0
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/7,7/8,3

ДВИГАТЕЛЬ: Р4, 2,0 л, 80 кВт/109 л.с. при 3500 об/мин, 300 Н·м при 1500–2250 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – рессорные; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые.

Салон выглядит вполне по-легковому: гостеприимно, уютно, нарядно.

и заметно облегчает парковку. Стабилизаторы поперечной устойчивости в сочетании с параболическими рессорами прекрасно справляются с кренами в поворотах, предотвращая смещение груза. Моторы приемлемы по тяговитости, а индикатор включенной передачи помогает выбирать оптимальный момент переключения. Вполне дружелюбный, трудолюбивый ремесленник.

На все «крафтеры» дается трехлетняя гарантия с пробегом до 250 000 км и двенадцатилетняя гарантия на отсутствие сквозной коррозии кузова. Цены (шасси – от 1 198 300 руб., фургон, Kasten, – 1 254 000 руб.) сопоставимы со стоимостью машин предыдущего поколения, если учесть, что некоторые опции включены в стандартную комплектацию. ЗР

Грузовички с двойной кабиной все популярнее не только в Европе, но и у нас.

КОГДА НЕ В ШУТКУ «УНИМОГ»

Многофункциональный трактор-грузовик отметил 60-летний юбилей. На празднике побывал **Игорь Козлов**. Фото автора и «Унимог».

Вообще-то, прообраз машины появился раньше – в 1946-м. В обнищавшей послевоенной Европе фермеры не могли позволить себе иметь в хозяйстве трактор и грузовик одновременно – это было накладно. Тогда-то конструкторы компании и предложили гибрид под маркой Erhard & Söhne. И лишь спустя пять лет, в 1951-м, представили первый «Унимог» – Universal Motorgerät, универсальное транспортное средство.

За долгую историю машину научили почти всему: сеять и убирать, чистить дороги и канализацию, таскать самолеты и железнодорожные вагоны, воевать и спасать, стричь газоны, перерабатывать мусор, бурить скважины... Не умеет разве что летать и плавать. Впрочем, новому концепту «Унимога» море по колено: этот может не только гнать волну, но и ползать по болоту.

В его основе агрегаты модели U5000 и максимально облегченная конструкция кузова: сталь уступила место алюминиевым сплавам и стеклопластику. Кабина с мощной центральной дугой не имеет крыши – в случае чего экипажу проще покинуть тонущее судно. А чтобы как можно дольше продержаться на поверхности топи, на колесах предусмотрены раздвижные лапы-спицы, создающие дополнительный упор. И хотя конструкция спиц вызывает ухмылку у опытного инженера, на данном этапе важна сама идея.

Конечно, в показанном виде машину не поставят на конвейер – слишком много спорных решений. Например, алюминиевая рама хуже переносит знакопеременные нагрузки, чем традиционная стальная. А она, между прочим, благодаря своей гибкости и упругости – одно из ключевых звеньев, обеспечивающих отменную артикуляцию подвесок. На некоторых серийных моделях перехлест мостов при диагональном вывешивании превышает 30°, и не последняя заслуга в этом податливой на кручение рамы. А как вам пластиковые бамперы? Уверен, что заказчик будет недоволен хрупким и при этом дорогостоящим обвесом.

Тем не менее будущее у подобной машины есть. Она может быть востребована строителями

Модель U4000, рассчитанная на экстремальное бездорожье, уверенно движется при боковом крене 38°.

САМ СЕБЕ МЧС

«Группа ГАЗ» сделала пожарный автомобиль для частников – вот главная новость этого жаркого лета. **Максим Приходько** опробовал новинку для тушения лесных пожаров на полигоне в Нижегородской области. Фото **Константина Якубова**.

Лесные пожары прошлого года и непростая ситуация года нынешнего выявили главное – полную разоруженность населения перед стихией. Багры, ведра да порошковые огнетушители – вот чем отбивался народ от огня. Вдоволь наглотавшись дыма и подсчитав убытки, лесоохрана, поселковые муниципалитеты и правления дачных поселков по всей России всерьез стали задумываться над приобретением собственных пожарных машин. Одна беда: чтобы управлять такой техникой, нужны и соответствующая категория в правах, и навыки обращения со специальной начинкой. Выход предложили на ГАЗе, где запустили в производство малый лесопатрульный комплекс ГАЗ-23107 «Соболь» по цене импортного кроссовера. Полноприводное шасси машины укладывается в общедоступную категорию B, но главное – его спецоборудование не требует глубоких огнеборческих знаний. Если вам знаком принцип работы портативной автомойки высокого давления и умеете пользоваться бензопилой, можете считать себя пожарным-любителем.

Внешне машина больше напоминает полицейский броневик для разгона демонстраций, чем пожарную поливалку. Виной тому трубчатый каркас безопасности по периметру и большая защитная решетка, защищающая ветровое стекло от крупных веток . Вместо фургона – открытая платформа, на которой закреплен разнообразный инвентарь: от хрестоматийных топора и лопаты до насосов высокого давления и мотопомпы. При заказе можно скомпоновать почти любую комплектацию, в том числе заменив импортные агрегаты отечественными. (Бак для воды емкостью 500 л будет во всех вариантах исполнения.) Тушить очаги пламени можно и отойдя от вездехода. Для этой цели «Соболь» снабжен моторизованным ранцем, его бак вмещает 14 л воды и запас пенообразователя. В полную боевую готовность личную пожарную машину можно привести буквально за пару минут. Боевому расчету из трех человек вполне по силам сдерживать натиск огня, а то и вовсе его ликвидировать до подхода основных сил. Во всяком случае, в ходе полевых испытаний машины мне удалось потушить самый коварный, низовой пожар на площади 8 кв. м за считаные минуты. ЗР

На правах рекламы

газо- и нефтепроводов, геологами, спасателями. Не исключено, что и российскими, хотя для нас такая техника неоправданно дорога. Точных цен на уже проданные автомобили «Унимог» не называет (коммерческая тайна), но, пошарив в Интернете, узнаешь – за один дорожно-уборочный «Унимог» можно купить два, а порой и три МАЗа или КамАЗа с отечественным навесным оборудованием такого же назначения. Пусть даже уступающих в проходимости.

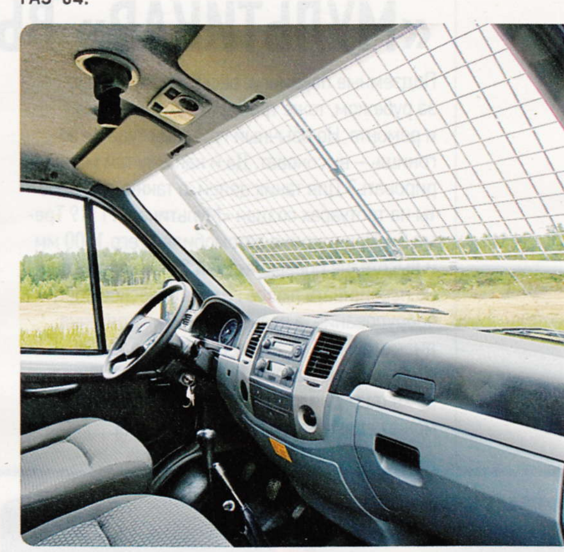
И все же спрос на нашем рынке есть: за прошлый год продано 72 «унимога», а с начала текущего – шесть. В основном это машины, не имеющие аналогов: например, МЧС закупило передвижной госпиталь из 28 автомобилей на базе модели U4000 с кунгами различного назначения. ЗР

Внедорожные способности модели U400 скромнее, но и ей ничего не стоить взять с места 80-процентный уклон.

Навесной комплекс для переработки бревен в опилки приводится валом с носка коленвала двигателя (модель U2450). Работает шумно, зато споро!

Газонокосильщик для дорожных обочин может быть оборудован второй косой, сзади машины.

Вокруг меня сплошные моторы. За спиной висит на лямках двигатель портативного опрыскивателя в 5 сил, чуть подальше – «Соболь» со 120-сильным наддувным дизелем «Камминс».



Защитный хромированный экран немного бликует на солнце. В обычном положении он откидывается вперед и жестко крепится над крышкой капота на манер легендарного ГАЗ-64.

Основная пожарная техника смонтирована в корме «Соболя». Слева аппарат высокого давления; он подает струю под давлением 170 бар, ее дальнобойность 17 м. Справа помпа для забора воды из внешних водоемов.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-23107 «СОБОЛЬ»

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4880×1998*×2770*
Колесная формула	4×4
Полная масса, кг	3000
Общее число мест	3
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расчетный расход топлива, л/100 км	10,2
Минимальный радиус поворота, м	6
Экологический класс	Евро-3
Дорожный просвет, мм	205
Запас воды, л	500

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный с турбонаддувом, Р4, 2781 см^3, 88 кВт/120 л.с. при 3200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: постоянный полный привод; М5, раздаточная коробка – двухступенчатая, с понижающей передачей и межосевым дифференциалом.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые рессорные с гидравлическими амортизаторами, рулевое управление – типа «винт-шариковая гайка» со встроенным гидроусилителем; тормоза – дисковые /барабанные, шины – 225/75R16.

КОМПЛЕКТ ПОЖАРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ: установка высокого давления «Ермак», дальность струи 17 м; мотопомпа НР-15; насос высокого давления Comet; ранцевые огнетушители РП-18; рукав пожарный напорный подающий, 80 м; воздуходувка-опрыскиватель Efco AT-800; аппарат зажигательный ЗА-4 «Ермак»; твердый смачиватель «Ливень-ТС»; бензопила; топор-мотыга, штыковые лопаты.

ЦЕНА: от 980 000 руб.

**Размер по кабине.*

В снаряженном состоянии этот моторанец весит 26 кг. Воду для него я брал из штатного 500-литрового бака. Для заправки спецтехники, работающей на бензине, в машине предусмотрена 20-литровая канистра.

«МУЛЬТИКАР» ВЫРУЧИТ

Подземные паркинги, весьма популярные за рубежом, тоже требуют обслуживания и ремонта. Но обычный грузовик туда не загонишь – высоковат. Да и как ему там маневрировать? Для таких целей, а также для работы на тротуарах создан «Мультикар-Т1119 Тремо S». При ширине автомобиля всего 1300 мм и высоте, не превышающей 2 м, на него можно навешивать любое гидравлическое спецоборудование, а развернется он на пятачке диаметром 3,1 м. Этому помогают задние управляемые колеса. Дизеля в 102 л.с. вполне хватает для этого малыша, который, однако может еще и везти груз до 2,8 тонны.

ВСЕ – В СЕТЬ

На прошедшем этим летом в Лионе 8-м Европейском конгрессе по интеллектуальным транспортным системам (ITS) были представлены новинки, облегчающие труд водителей грузовиков. Так, специальные программы для смартфонов позволяют зарезервировать место для разгрузки у магазина (чтобы не приходилось останавливаться во втором ряду), выбрать маршрут движения с учетом габарита и массы автомобиля – дабы не застрять в слишком узких для него улочках и не стать препятствием для остальных участников движения. Был также показан любимец экологов «Рено-Максити Электро» (на снимке), уже работающий в Лионе вместе с гибридным собратом по грузоперевозкам «Рено-Премиум Дистрибьюшн Гибрис Тех».

ОБНОВЛЕННЫЙ МАЛЫШ

В Ульяновске на заводе «BAW мотор корпорейшн» приступили к выпуску модернизированного автобуса малого класса «BAW-2245 Стрит» на 38 пассажиров. Среди существенных для безопасности изменений упомянем стояночную тормозную систему с пружинными энергоаккумуляторами и пневматическим управлением. Водителей обрадует полностью электронная комбинация приборов, сервисменов – увеличенный люк доступа к двигателю и датчик засоренности воздушного фильтра.

НАВЕРХУ И ВЫШЕ

Будете нынешним августом в Англии – не поленитесь заехать в национальный музей моторов Белью. Кроме осмотра свыше 250 легендарных авто, вам повезет и прокатиться на некоторых экспонатах. Например, в двухэтажном лондонском автобусе 1912 года, который благодаря усилиям реставраторов не только на ходу, но и соответствует нынешним экологическим нормам. А потом посмотреть на все это из вагона монорельса с высоты птичьего полета.

РЕКОРДНЫЙ «КАБЛУК»

Команда французских энтузиастов намерена установить в середине августа рекорд скорости на соляном озере Бонневиль с помощью перестроенного «каблучка» «Рено-4». Выбранный рецепт оказался довольно сложным: мотор в 290 л.с. взяли от «Рено-5 Турбо» 1983 года, коробку передач – от «Рено-25 GTX», тормозами поделились «Рено-25» и «Клио». Подвеску болида тоже основательно перекроили, в салон встроили каркас безопасности, под крышей разместили тормозной парашют. Цель по нынешним временам довольно скромная – предполагается разогнать машину всего-то до 280 км/ч.

ЦЕНЫ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*
Volkswagen																			
Golf 1,4 Trendline	2011	2/б.о.	622 700р.	5/4	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	■				7			■		ДУ
Polo 1,4 Comofortline	2011	2/б.о.	569 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	86	П	М,5	■				2			■		ДУ
Touareg NF V6 TDI 4motion	2011	2/б.о.	2 231 000р.	5/5	3.0	ТД,V6	204	4x4	А,8	■	■	■	■	6	■	■	■	■	ДУ

Марка, модель	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер	
Golf 1,4 Trendline	■	Э	■			-/8						■	■	■		■	■					"Атлант-М"	777-6505, www.atlant-m.ru
Polo 1,4 Comofortline	■	Э	■			-/4						■	■	■								"Атлант-М"	777-6505, www.atlant-m.ru
Touareg NF V6 TDI 4motion	■	Г	■	■	■	CD/8		■	■	■		■	■	■		■	■		■	■	■	"Атлант-М"	777-6505, www.atlant-m.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
Мерседес-Бенц РУС	495-663-66-00	85 км МКАД, направление на пос. Вешки, Автомобильный пр-д, вл. 5, стр. 9	www.sales.mercedes-benz.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	л/а 3658 руб., г/а 1886 руб.
Мерседес-Бенц РУС	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.sales.mercedes-benz.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	3658 руб. с НДС

** **СР** - слесарный ремонт, **КР** - кузовной ремонт, **ТО** - техническое обслуживание, **Г** - гарантийное обслуживание, **А** - установка аксессуаров, **О** - в наличии оригинальные запчасти, **Н** - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
Мерседес-Бенц РУС	495-663-66-00	85 км МКАД, направление на пос. Вешки, Автомобильный пр-д, вл. 5, стр. 9	www.sales.mercedes-benz.ru	В, О	Mercedes-Benz
Мерседес-Бенц РУС	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.sales.mercedes-benz.ru	В, О	Mercedes-Benz

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

ВХОД В ИСТОРИЮ

Эта гонка не приносит официальных титулов и званий, но выиграть ее почетно и престижно. О событиях на кольце «Сарте» – **Максим Вольнов**. Фото «Ауди» и БМВ.

Правила «24 часов» ныне довольно запутанные, особенно технический регламент. Это вполне объяснимо, ведь требуется как-то уравнять в правах технику, сильно разнящуюся прежде всего силовыми агрегатами. С недавних пор бензиновые конкурируют с дизельными. А теперь в гонки на выносливость постепенно приходят и гибриды. Ну а как же! Ведь машина, которая немного ест, потребует меньшего числа пит-стопов. Даже небольшая экономия топлива выливается в изрядные секунды преимущества, если гонка идет сутки.

Так вот, по сегодняшнему регламенту автомобили, имеющие, помимо ДВС, вспомогательный электромотор, должны преодолевать пит-лайн на электротяге. Зачем – не вполне понятно. Все равно у редких экспериментаторов, заложивших в конструкцию машины KERS (система рекуперации энергии торможений) или еще что-то передовое, пока что нет никаких шансов одолеть заводские команды «Ауди» и «Пежо» с их сверхнадежными турбодизельными монстрами. Тоже, кстати, весьма экономичными по гоночным меркам!

Прогнозы на гонку строили, исходя не только из чистой скорости соперников. Прототип «Ауди» чуть выигрывает у «Пежо» в поворотах, чуть уступает на прямых, в целом они почти равны. По шинам – равенство, те и другие обуваются в сверхбыстрый «Мишлен», который вновь побил несколько мировых рекордов ходимости, а также максимальной и средней скорости. Однако новый «Пежо-908» менее прожорлив: бак машина опустошает за дюжину кругов по кольцу «Сарте» (круг – 13,6 км), тогда как «Ауди» – за одиннадцать.

Если бы в Ле-Мане работала чистая математика, оставалось лишь посчитать, кто сколько сделает остановок в боксах за 350–400 кругов (их число зависит от погоды и количества аварий; в среднем лидеры проходят за сутки около 370 кругов). Но везение, удачу, ошибки и технические неурядицы никто не отменял. За 24 часа у каждого экипажа набираются десятки непредсказуемых эпизодов!

Для команды «Ауди» главным источником досады нынче стали медленные экипажи из других классов, отставшие на много кругов. Два экипажа «Ауди-R18», в том числе звездно-ветеранский (Р. Капелло, Т. Кристенсен, А. МакНиш), завершили борьбу в отбойниках, и только чудом пилоты не получили серьезных травм.

К авариям, случившимся вечером и ночью, привела гигантская разница скоростей. Давняя беда «Ле-Мана»: помимо прототипов, в гонке стартуют машины, построенные на базе серийных. И порой просто не успевают посторониться.

Казалось, у «Пежо» все карты, но первую позицию удерживал последний уцелевший «Ауди-R18». И никакие попытки его обогнать результата не дали. Сильно помешали задержки, когда весь пелетон полз за «сейфети каром» – суммарно около 5 часов! Получилось лишь догнать: на последний пит-стоп два лидирующих экипажа прибыли одновременно, и на выезде их разделяли лишь 6 секунд – умопомрачительный финал! Однако Андре Лоттерер («Ауди») за оставшиеся круги нарастил отрыв от Симона Пажено («Пежо») еще на 7 секунд. И французу осталось лишь пенять на себя да вспоминать собственные недоработки – в частности, вылет с трассы в начальной стадии гонки, на котором Пажено потерял 40 секунд.

Ошибки и аварии забудутся, а в историю вошла десятая победа «Ауди» за 13 лет участия в «Ле-Мане». По этому показателю немецкая марка обошла итальянскую: у «Феррари» девять побед. Но впереди еще достижение «Порше», которое долгое время выглядело недосягаемым, – 16 побед. ЗР

Результаты гонки – в разделе «Паддок».

» Самое тяжелое время «24 часов» – граница ночи и утра. Зрители уходят спать или спят прямо на трибунах, механики пребывают в состоянии между сном и бодрствованием, а гонщики сохраняют концентрацию. Говорят, самое нежеланное для пилотов занятие под утро – плестись за автомобилем безопасности.

» Редчайший случай! В гонке, где выступало полтора десятка экс-пилотов Формулы-1 и дюжина иных грандов мирового автоспорта, отличился экипаж без звезд первой величины: Андре Лоттерер, Марсель Фёсслер и Бенуа Трелюе.

» Возвращение команды БМВ в «Ле-Ман» с моделью М3 класса GT2 сразу принесло успех – третье место Энди Приоля, Дирка Мюллера и Джои Хэнда в своем зачете. Уступили круг экипажам на «Шевроле-Корвет C6 ZR1» и «Феррари-458 Италия».

РОСТ НА ФОНЕ СПАДА

Достижения Виталия Петрова и его команды в первой половине сезона придирчиво оценивает **Сергей Зиновьев**. Фото «Лотос Рено GP».

После подиумов в Австралии и Малайзии казалось, что команде «Лотос Рено GP» действительно по силам добиться поставленной цели – третьего места в Кубке конструкторов. Однако затем ее результаты пошли на убыль. Лишь через три месяца в дождливом Монреале Виталию Петрову удалось заработать двузначное количество очков. А в жаркой Валенсии «Рено» оказалась, скорее, в третьем эшелоне – среди команд, обычно делящих места от восьмого и далее.

В итоге лишь три этапа из восьми в «Рено» склонны признать удачными, да и то с оговорками. Например, после канадской гонки Петров говорил, что скорость машины в квалификации оказалась ниже, чем предполагали. А питстопы в гонке следовало проводить на пару кругов раньше – тогда результат мог быть выше. Мысль об упущенных возможностях Виталий озвучивал везде, кроме Мельбурна!

Комментарии шефа «Лотос Рено GP3» Эрика Буйе изобилуют различными «но». Монте-Карло: «Виталий мог быть четвертым, но...», Канада: «Заработать очки могли оба пилота, но...», Валенсия: «При старте с девятой и одиннадцатой позиций вы праве ожидать, что сильно проведете гонку и заработаете немало очков. К сожалению, этого не произошло...» В заключение почти всегда звучит фраза: «Мы знаем, что наша машина быстра, потому важно установить, что именно помешало сегодня реализовать ее потенциал».

Если анализировать все гонки вкупе, то мелкие тактические просчеты (на каких кругах менять шины, в каком порядке зазывать пилотов в боксы и т. п.) «Лотос Рено GP» допустила везде: по крайней мере

в отношении одного пилота, а чаще – обоих. Проигранные секунды выразились в потере множества очков, и о борьбе за третье место, похоже, можно уже забыть – удержать бы четвертое от посягательств команды «Мерседес GP». У той, кстати, схожие проблемы: машина вроде быстра, но все время что-то мешает поехать действительно быстро – у Нико Росберга и Михаэля Шумахера к середине турнира ни одного подиума!

Нельзя сказать, что какие-то трассы (быстрые или, наоборот, медленные) неудобны для машины «Рено-R31». Она хорошо сбалансирована и теоретически может неплохо выглядеть везде. Провал в Валенсии отчасти объясняется жаркой погодой – вероятно, в жару шасси «Рено» чуть интенсивнее съедает резину, чем шасси команд-соперников. Ну и вообще, что касается Петрова, то самые высокие результаты он показал там, где гонки проходили в прохладе. Северянин не любит жару?

Прогноз для «Лотос Рено GP» на остаток сезона скорее неутешительный. Уровня «Ред Булла» и «Мак-Ларена» достичь нереально, «Феррари» имеет свойство сильно прогрессировать во второй половине сезона. Правда, у итальянской конюшни есть слабое звено – Фелипе Масса. Бразилец крайне нестабилен, и пилоты «Лотос Рено GP», в принципе, могут его одолеть. При благоприятном раскладе Петров завершит чемпионат на шестом месте, завоевав (должны же все-таки быть сходы в группе лидеров!) еще один-два подиума. При неблагоприятном – не ниже десятого. В любом случае для Виталия это шаг вперед по сравнению с прошлым годом. После восьми этапов в 2010-м на его счету было шесть очков, набранных в Китае, ныне – тридцать одно. Хотя в целом «Лотос Рено GP» идет по дистанции менее успешно: год назад на этой же отметке в копилке команды лежало уже 79 очков. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

7-й этап, Гран-при Канады

1. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	4:04.39,537
2. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	0.02,7
3. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.13,8
4. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	0.14,2
5. В. Петров (Россия, «Лотос Рено GP»)	0.20,3
6. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.33,2
7. К. Кобаяши (Япония, «Заубер – Феррари»)	0.33,2
8. Х. Альгерсуари (Испания, «Торо Россо – Феррари»)	0.35,9
9. Р. Баррикелло (Бразилия, «Вильямс –Косворт»)	0.45,1
10. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо – Феррари»)	0.47,0

8-й этап, Гран-при Европы

1. С. Феттель	1:39.36,169
2. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	0.10,8
3. М. Уэббер	0.27,2
4. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.46,1
5. Ф. Масса	0.51,7
6. Дж. Баттон	1.00,0
7. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	1.38,0
8. Х. Альгерсуари	1 круг
9. А. Сутил (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	1 круг
10. Н Хайдфельд (Германия, «Лотос Рено GP»)	1 круг

После 8 этапов

Пилоты

1. С. Феттель	186
2. Дж. Баттон	109
3. М. Уэббер	109
4. Л. Хамильтон	97
5. Ф. Алонсо	87
6. Ф. Масса	42...
8. В. Петров	31

Команды

1. «Ред Булл»	295
2. «Мак-Ларен»	206
3. «Феррари»	129
4. «Лотос Рено GP»	61
5. «Мерседес GP»	58
6. «Заубер»	27

Перед Эриком Буйе (слева) и его помощниками сложная задача: как заставить удачную машину вывозить пилотов на места, соответствующие их возможностям?

Сэр Джеки Стюарт вряд ли что-то посоветует Виталию насчет настроек, но готов поддержать морально и дать универсальную рекомендацию: упорно и настойчиво добиваться цели!

ФИНИШ – НА ДЕСЕРТ

Знаете, почему на подиуме звезд автоспорта потчуют исключительно шампанским-брют? Да потому, что гоночная диета очень осторожно относится к сахару. Трапезу с пилотами разделили **Вадим Крючков** и **Сергей Зиновьев**.

Трудный день позади – время подзаправиться, считает Марк Уэббер.

О том, что автоспорт здоровья не добавляет, догадается даже непосвященный. Помимо травм, нагрузок на позвоночник и прочих очевидных минусов есть еще такие неприятные воздействия, как тепловые нагрузки и обезвоживание. Еще бы, температура в кабине гоночного легкового автомобиля иногда под 70 градусов! И такую жару пилот должен одолеть в шлеме и многослойной несгораемой амуниции. Представить подобную нагрузку можно, лишь зайдя в сауну в утепленных синтетических штанах, шерстяном свитере и строительной каске. Обезвоживание организма в ходе гонки – серьезная угроза. А литры питья на борт не возьмешь – в быстрых поворотах в желудке начнется шторм.

Нередкое блюдо в гоночной кухне: гигантский торт, преподносимый пилоту в день рождения. Сам гонщик съедает чисто символический кусочек.

Брют – шампанское с минимальным содержанием сахара (0,3%). И все равно его лучше вылить или отдать механикам – даже после финиша.

Производители амуниции пытаются бороться с этой проблемой техническими методами: модернизируют шлемы, комбинезоны, белье, обувь. Но что может предпринять сам пилот? Общая физическая подготовка для улучшения выносливости? Безусловно! А еще очень важно правильное питание. Гурману путь на подиум, можно сказать, заказан. Чтобы попробовать победное шампанское на вкус, придется соблюдать диету.

Настраивать свой организм на гоночный уик-энд нужно заранее и планомерно. Если вкратце, не углубляясь в химические и физиологические дебри, то диетологи почти исключают из рациона пилотов быстроусвояемые виды сахаров, отдавая предпочтение медленным. И полностью запрещают все жирное, жареное, соленья и маринады – то, что тяжело для желудка. Попытки нарушить эти правила довольно регулярно приводят к тому, что гонщик... не выходит на старт. Например, поужинав накануне в каком-нибудь кафе с экзотической кухней. Подобное нет-нет да и происходит даже с пилотами Формулы-1!

И не сомневайтесь в актуальности этих рекомендаций для обычных автомобилистов, собравшихся жарким летом в дальнюю дорогу. **ЗР**

ПРИМЕРНОЕ МЕНЮ ПИЛОТА

- **Завтрак** (за 1,5–2 часа до старта)

200–300 миллилитров свежевыжатого фруктового сока
Кофе, чай, какао без сахара
Средней величины порция пшеничной или рисовой каши
1-2 бутерброда с маслом и джемом

- **Обед** (за 2–3 часа до старта)

Салат с рисом или кукурузой на растительном (подсолнечное, оливковое) масле
1 кусок диетического мяса (отварное куриное или говяжье) или постной ветчины
Гарнир: макароны или рис
Кусок сыра или один йогурт

- **Ужин** (не позже 20 часов 30 минут вечера)

Салат или овощной суп-пюре
1 кусок диетического мяса или рыбы
Гарнир: нарезанные зеленые овощи, вареный картофель или пюре
Кусок сыра или йогурт
От десерта лучше отказаться

Общие рекомендации

- Во время еды выпивать не больше двух стаканов воды. Между приемами пищи пить часто, но мелкими порциями, чтобы набрать приблизительно 2,5 литра в день (норма зависит от веса пилота).
- Следует воздержаться от употребления холодных и замороженных продуктов, ледяной воды, кондитерских изделий, жареного мяса и гарниров, острых приправ.
- Яйца, по содержанию белка близкие к мясу, приветствуются, но только не в качестве гарнира к мясным блюдам – получится перебор.
- Не злоупотреблять хлебом – по одному куску на обед и ужин вполне достаточно.

ПЕРЕХОДНЫЙ ВОЗРАСТ

Юный пилот завершил школу картинга и делает следующий шаг – в гоночную формулу. С 17-летним **Юрием Григоренко** беседовали **Вадим Крючков** и **Сергей Зиновьев**.

– Когда впервые сел за руль карта?

– В шестилетнем возрасте. Это был прокатный карт. А через год одержал первую победу в клубных соревнованиях.

– Потом сразу – в большой спорт?

– Сейчас я уже понимаю: если есть способности и возможность, не надо тянуть. А тогда... Спасибо папе, который крутил гайки на моих машинах. В 2003-м дебютировал в чемпионате России, класс «Мини», завершил сезон третьим. Через год выиграл титул. В 2006-м – чемпион в классе «Ракет», и тогда решили, что надо ехать в Европу, хотя это ощутимо сказалось на бюджете.

– Европейский картинг впечатлил?

– Первая зарубежная гонка, откровенно говоря, шокировала. Было это в Парме в 2007 году, в юниорском классе KF3. Оказалось, соперники «кроются» по-черному и едут жестко, очень жестко. На первом же круге меня несколько раз вынесли за пределы трассы. По сравнению с иностранцами российские пилоты – джентльмены: почти все пилотируют аккуратно, никто никого не трогает.

– А что лучше – проехать больше гонок в России или меньше, но за рубежом?

– Однозначно – меньше, но там! По сравнению с нашими соревнованиями – небо и земля, приобретаешь бесценный опыт. И вот что интересно: уровень наших механиков не сильно разнится с уровнем зарубежных. Даже выступая за западную команду – а мне доводилось работать со шведами, испанцами, итальянцами, – я все же предпочел механика из России. При том, что свободно владею английским.

– В какой момент решил, что пора картинг бросать и садиться в более серьезную машину?

– Сложно сказать... Сезон-2008 провел в чемпионате Франции. На многих этапах были какие-то неурядицы: то с трассы вынесут, то диск колеса расколют. В первую десятку на финише попадал часто, но итогами все равно недоволен. Переломным стал, наверное, сезон-2009. Я одновременно ехал чемпионат России во взрослом KF2, который досрочно выиграл, и пробовал силы в финалах Кубка Европы и чемпионата мира. Запомнилось столкновение с Максимом Зиминым. В конце года получил официальное приглашение на тесты Формулы-БМВ, и она уже тогда в сравнении с картом показалась не то чтобы медленной, а какой-то недостаточно резкой. Оттого эту серию не рассматриваю как возможный путь.

– Тогда какую?

– В феврале провел тесты Формулы-«Рено 2.0» в Барселоне. Испанская команда, очень приятный прием, хороший инженер. Помогал опытный пилот из «Рено 3.5».

– Встретил кого-то из земляков на трассе «Каталония»?

– А как же! Вместе со мной тестировались Денис Нагулин, Роман Мавланов, Даниил Квят. Квяту, кстати, я проиграл всего пару десятых. Три раза вылетал с трассы, пытаясь понять предел машины, ну а когда после этого пошел на быстрый круг, развалилось переднее антикрыло...

– В этом году заканчиваешь школу, гонки не мешают получать «гражданское» образование?

– Мешают, но, видимо, недостаточно. Между вторым и третьим этапами серии буду поступать в вуз. Вряд ли технический. Мои сильные стороны – языки, обществознание, гуманитарные науки.

Юрий Григоренко (№ 61) покорил все высоты российского картинга. Впереди формула.

ГЛАВНАЯ ПАРА

Часто в интервью можно услышать фразу: «Мы работаем над настройками». Как правило, гонщик имеет в виду отношения в связке пилота и гоночного инженера. Как она работает, пояснят **Иван Лукашевич** и **Роб Арнотт.**

ГРОМКО И БЫСТРО

Гоночный инженер не конструктор, не разработчик узлов машины. Не следует путать эту должность с постом технического директора. Задача гоночного инженера – добиться максимума от автомобиля как в скорости, так и в надежности и поддерживать оптимальную форму на всех этапах той или иной серии. Для этого мало быть хорошим техническим специалистом – требуются еще навыки стратега, психолога и руководителя.

Для болельщиков Формулы-1 наиболее осязаемой частью работы гоночного инженера служат его переговоры с пилотом по радио. С тех пор как у зрителей появилась возможность слушать такие диалоги, мы иногда получаем информацию о гонке «изнутри команды».

Кроме обсуждения стратегии, гоночный инженер слушает по радио комментарии пилота о состоянии автомобиля и ощущения от управления им, а также снабжает гонщика информацией, недоступной в кокпите, – результатами соперников на кругах и секторах, их расположением на трассе, прогнозом погоды, показаниями телеметрии.

В штатном рабочем режиме никто больше не разговаривает с гонщиком в то время, когда машина находится на трассе. Поэтому в связке инженер-пилот ценятся доверие и взаимное уважение. А как иначе, если один несется с умопомрачительной скоростью, полагаясь на информацию другого? Ярно Трулли говорил об отношениях со своим гоночным инженером Джанлукой Пизанелло, что они похожи на особый тип брака.

Таким образом, инженер – главное связующее звено между пилотом и командой. Именно он передает информацию от пилота специалистам узкого профиля – мотористам, электронщикам, шинникам... Таких людей в больших заводских командах насчитывается несколько сотен! При этом от гоночного инженера требуется знание всех смежных областей и тонкое понимание золотой середины между надежностью и скоростью.

В автогонках времени часто не хватает, решения приходится принимать мгновенно. В ходе уик-энда ответственность ложится на гоночного инженера. Удивительная вещь: люди на командных мостиках, определяющие судьбу титула, чемпионата или отдельной гонки, передают указания пилоту с завидным хладнокровием. Спокойный, апатичный футбольный тренер – большая редкость, но вы никогда не увидите гоночного инженера, неистово размахивающего руками, рвущего на себе волосы и кричащего на пилота. Хотя иногда повышать голос все-таки приходится. Свидетельствует Джок Клиа (BAR, «Вильямс», «Мерседес GP»): «Чтобы передать простую информацию, нужно от трех до пяти секунд. В ряде случаев и этого времени нет. Единственный выход – прокричать быстро и громко».

БОРЬБА С СИСТЕМОЙ

Но вот сессия заканчивается, автомобиль в боксах – настает время коррекции настроек на основе обратной связи с пилотом и объективных данных приборов.

В небольших командах юниорских серий после каждой сессии пилоты вместе с инженерами изучают всю накопленную информацию, чтобы определить, какие изменения внести к следующему заезду. За это время механики проводят стандартные проверки автомобиля, оставляя его в полуразобранном состоянии, удобном для настройки.

Ее принято делить на три взаимосвязанные части, на жаргоне называемые системой, механикой и аэродинамикой, причем наибольшие резервы кроются в последней. К системе относятся двигатель, коробка передач и электроника. Механика – это элементы подвески: амортизаторы, пружины, стабилизаторы поперечной устойчивости, общая ее геометрия. Хороший

Командный мостик – рабочее место гоночного инженера, когда машина находится на трассе.

Диалог пилота и инженера – одна из самых важных коммуникаций в команде.

гоночный инженер постоянно работает со всеми тремя типами настроек.

Вот как описывает процесс настройки автомобиля для дождевых условий Бадди Фэйем, инженер с большим стажем работы в самых разных американских чемпионатах: «Представьте простую ситуацию: пошел дождь и не собирается прекращаться. Нам нужно прежде всего хорошее сцепление с дорогой, поэтому баланс тормозов стоит сместить на заднюю ось на 5–10% по сравнению с «сухими» настройками. Уровень прижимной силы – максимальный, чтобы уйти от недостаточной поворачиваемости. На автомобиле со съемными аэродинамическими элементами нужно установить их все. В машинах, где разрешена регулировка стабилизаторов поперечной устойчивости, сделать их мягче или снять. Полезно уменьшить отрицательный развал колес для увеличения пятна контакта резины с трассой, для этой же цели следует уменьшить давление в шинах. Чем больше влаги на трассе, тем важнее состояние дождевой резины, поэтому удостоверьтесь, что она в хорошей кондиции. Пружины можно взять помягче, но не переусердствуйте – чрезмерное ослабление может сбить аэродинамику».

Независимо от того, что получилось на трассе, после гонки работа инженера не заканчивается! По возвращении на базу она становится немного более размеренной, но углубленной: нужно проанализировать все собранные приборные данные и подготовить список работ для следующего уик-энда, включая начальные настройки.

Следует заметить, что специальности гоночного инженера как таковой не существует. Ими и не становятся сразу, а выходят из других инженерных специальностей. Начинать приходится с азов. Возможно, поначалу новичку доверят лишь уборку, но если дисциплина, желание учиться и следование требованиям рабочей этики налицо, это быстро заметят. Большинство сегодняшних высококлассных специалистов начинали работать в лучшем случае механиками. Что касается зарплат гоночных инженеров, все очень индивидуально и зависит от серии, команды, опыта. Лучшие инженеры Формулы-1 получают больше миллиона долларов в год. Но если усреднять, то выпускник технического вуза с опытом работы от пяти до десяти лет на уровне международных соревнований получает 45–100 тысяч долларов.

Но в деньгах ли счастье, когда речь идет об одной из профессий, которыми грезят многие мальчишки? Вырасти и все так же продолжать играть с машинами – разве не мечта? **ЗР**

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

5–6.08 Кубок России, «Выборг», Ленинградская обл.

12–13.08 чемпионат России, «Гуково», Ростовская обл.

31.08–1.09 Кубок России, «Псков»

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

6–7.08 Кубок России (грузовики, багги), Арзамас

13–14.08 первенство России (багги), Санкт-Петербург

13–14.08 чемпионат России (легковые, багги), Первоуральск

13–14.08 чемпионат России (легковые, багги), Красноярск

13–14.08 чемпионат России (легковые), Воронеж

20–21.08 традиционная гонка (легковые, багги), Веселовка, Краснодарский край

20–21.08 чемпионат России (легковые), Алапаевск

27–28.08 чемпионат России (легковые, багги), Ставрополь

27–28.08 чемпионат России (легковые, багги), Полысаево, Кемеровская обл.

27–28.08 Кубок России (грузовики), Рязань

27–28.08 чемпионат России (легковые), Кубок Президента, Казань

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

11–14.08 чемпионат России по ралли-рейдам, «Рига Баха», Латвия

12–16.08 чемпионат России по трофи-рейдам, «Сусанин-Трофи», Костромская обл.

20–21.08 чемпионат России по кольцевым гонкам, RTCC, Казань

ЦЕНТР РУЛИТ

На этапе чемпионата России по кроссу в подмосковном Дмитрове массовым классам Д2-1600 (отечественные автомобили с приводом на одну ось) и «Д3-Спринт» (багги с мотором до 1300 куб. см) компанию составили «королевский» Дивизион 1 (4×4, турбо) и два юниорских класса.

Числом преобладали спортсмены из Центральной России, лишь список пилотов Дивизиона 1 напоминал, что на Урале страна не кончается. Казанцу Салавату Фатхудинову противостояли сибиряки Александр Пушкарь, Игорь Усов, Владислав Решетнёв и Олег Герасимов. Опытнейший Пушкарь лидировал во всех заездах от начала и до конца, а на подиум после схода Усова вместе с ним поднялись Фатхутдинов и Герасимов, сохранивший лидерство в чемпионате.

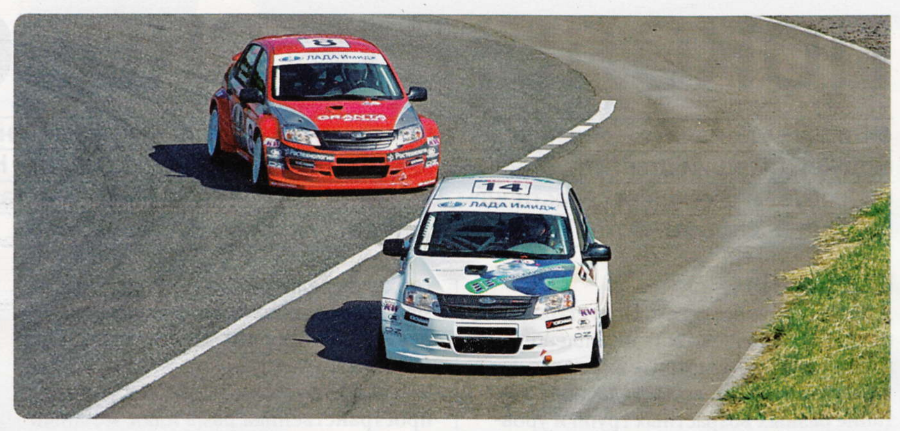
В «Оке-Юниор» москвич Аркадий Иллерицкий победил во многом благодаря поломке машины ульяновца Егора Санина. В «Багги-Ока» отличился Василий Шестырев. В классе «Д3-Спринт» – неожиданный провал лидера чемпионата Николая Яковлева из Нижнекамска: старт с последнего ряда и лишь пятое место на финише. А быстрее всех петли трассы преодолел москвич Егор Жуков. И несколько неожиданный результат в Д2-1600: в стычке пострадали тольяттинцы Андрей Нефедов и Сергей Пузенко, а победу добыл москвич Александр Каржин.

ИГРЫ СЕБАСТЬЕНОВ

Классическую тактику Себастьена Лоэба постепенно перенимает его молодой партнер по команде «Ситроен» Себастьен Ожье. Первый день гонки оба француза проводят спокойно, позволяя соперникам уходить в отрыв. На Ралли Аргентины, например, Лоэб в какой-то момент уступал лидеру почти 2 минуты! Затем ситроеновцы наращивают темп, а соперники, видимо, горячатся и потому нередко допускают ошибки, теряя на этом время.

Так Лоэб выиграл аргентинский этап, выйдя на первую позицию лишь на предпоследнем спецучастке. И нечто похожее произошло на ралли «Акрополис». Поначалу гонку возглавлял Петер Сольберг, но затем как-то постепенно вперед пробились «ситроены» Себастьенов и под занавес устроили красивое сражение между собой, несколько раз поменявшись местами. Верх взял Ожье. А вообще, складывается впечатление, что «ситроены-DS3» на голову превосходят «фиесты» и потому позволяют заводским пилотам половину дистанции преодолевать не выкладываясь.

«ГРАНТА» СОСТОЯЛАСЬ



Кубок Lada Granta, учрежденный АВТОВАЗом, дебютировал на автодроме «Мячково»: восемь машин, 16 пилотов. Этап состоит из двух затяжных заездов (около 50 минут), регламент предусматривает смену пилотов в ходе пит-стопа. Всего запланировано семь этапов, а первый именовался предварительным. Участники избегали контактной борьбы: сырые машины, собранные в некоторой спешке, следовало беречь.

Уберегли почти все – из строя вышла только одна. Победу одержал экипаж Павла Кальмановича и Александра Кобенко. В числе стартовавших такие известные пилоты, как Дмитрий Брагин, Олег Петриков, Виктор Шаповалов.

В целом «гранты» смотрелись динамично. Это настоящие гоночные болиды, далекие от базовой машины: турбонаддув, секвентальная коробка передач, усиленная подвеска, спортивная тормозная система, 235 л.с., разгон до сотни за 5,6 с. Но будущее Кубка зависит не столько от энтузиазма пилотов, сколько от настроения завода. Первый сезон финансами обеспечен, а как пойдет дальше – никто не знает.

МОКРОЕ ДЕЛО

Тольяттинский этап чемпионата России по ралли-кроссу угостил спортсменов погодным катаклизмом: колоссальный ливень превратил трассу в озеро – впору регату проводить, а не гонки. Обладатели дорогих иномарок в большинстве своем стартовать отказались и даже написали апелляцию, чтобы результаты в классе Д1А признали недействительными. А гонщики, выступавшие на технике российского производства, ринулись в бой.

Гонку «Ока-Юниор» уверенно выиграл Егор Санин. Победу в финале Д1 отпраздновал опытнейший Борис Котелло на полноприводной «Калине», сократив до минимума отставание от лидера серии Сергея Квашнина (москвич на «Рено-Клио» стартовать отказался). А в Д1А почин партнера по команде МСП-СКП АВТОВАЗа поддержал Дмитрий Брагин, вчистую переигравший Виталия Дудина и Дениса Саликова. Пока Брагин возглавляет и общий зачет чемпионата России. Но с каким отрывом от преследователей, решит апелляционный суд РАФ, оставив в силе или отменив результаты гонки.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

6-й этап, Ралли Аргентины

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	4:03.56
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	0.02
3. С. Ожье (Франция, «Ситроен-DS3»)	0.07
4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-DS3»)	0.32
5. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	5.16
6. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фиеста»)	6.48

7-й этап, Ралли Греции («Акрополис»)

1. С. Ожье	4:04.44
2. С. Лоэб	0.10
3. М. Хирвонен	0.15
4. П. Сольберг	0.38
5. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	5.24
6. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фиеста»)	6.54

После 7 этапов

Пилоты

1. С. Лоэб	146
2. М. Хирвонен	129
3. С. Ожье	124
4. Я.-М. Латвала	76
5. П. Сольберг	73
6. М. Остберг	48

Команды

1. «Ситроен»	250
2. «Форд»	195
3. «М-Спорт Форд»	87
4. «Сольберг ралли тим»	61

«24 часа Ле-Мана», итоги

1. А. Лоттерер/М. Фёсслер/Б. Трелюе («Ауди-R18 TDI»)	355 кругов
2. С. Пажено/П. Лами/С. Бурдэ (Франция, «Пежо-908»)	0.13
3. Н. Минассян/Ф. Монтаньи/С. Сарразин («Пежо-308»)	2 круга
4. М. Жене/А. Вурц/Э. Давидсон («Пежо-308»)	4 круга
5. Н. Лапьер/О. Пани/Ф. Дюваль («Пежо-308 HDi-FAP»)	16 кругов
6. Н Яни/Н. Прост/Й. Блекемолен («Лола-В 10/60 Купе – Тойота»)	17 кругов
7. Б. Лейндерс/В. Икс/М. Мартин («Лола – Астон Мартин»)	27 кругов
8. О. Ломбар/К. Ойех/Т. Кембер-Смит («Зитек – Ниссан»)	29 кругов
9. С. Аяри/Ф. Мале/Л. Ордонез («Орека – 03-Ниссан»)	35 кругов
10. К. Бушю/С. Таккер/Ж. Барбоса («Лола-Купе – Хонда»)	36 кругов

ПОКОЛЕНИЕ СКОРОСТИ

«Что дальше, папа?» – обязательно спросит молодой пилот, когда картинг уже позади. Прикинув в уме бюджет, старший ответит: «Сынок, в кольце потянем только монокласс». Какой? Да пусть молодежь попробует и расскажет сверстникам. Праздник выбора своим тест-пилотам устроили **Вадим Крючков** и **Сергей Злобин**. Фото **Георгия Садкова**.

КТО НА ЧЕМ

Лучшее, конечно, детям. Но и старшее поколение в нашем тесте не лишено права голоса. Посмотрите визитные карточки участников: весьма удачное сочетание разных возрастных групп и уровней подготовки. Субъективные мнения каждого в итоге дадут вполне объективную картину, поскольку ездить будем на автомобилях, адресованных как молодым, так и возрастным гонщикам. Все правильно, одни на взлете, а другие переходят в разряд бизнес-пилотов.

Выбор относительно недорогих моноклассов в наших кольцевых гонках невелик. По сути, более или менее доступных всего три. Раньше других в России появились автомобили класса «Леджендс». Это типичный пример американского подхода к гонкам: пространственная рама плюс мощный мотоциклетный мотор воздушного охлаждения. Тираж данного аппарата – тысячи экземпляров (разумеется, за океаном). Прикольная внешность под старину, дешево и сердито. Причем не в ущерб скорости. Жаль, хрестоматийный образец спартанского гоночного автомобиля по пути в Россию несколько подорожал – таможня...

Европейская вариация на тему появилась у нас в конце минувшего года. Называется она «Митджет». Вроде бы суть не изменилась: пространственная рама, такой же мотоциклетный мотор «Ямаха», секвентальная коробка передач. Только есть у автомобильчика французский шарм. Помимо ряда технических усовершенствований, создатель класса Жан-Филип Дейро отказался от идеи олдтаймера в пользу так называемого «силуэта». В отличие от «Леджендс», «Митджет» похож не на старинный, а на современный серийный автомобиль.

Какой? Набор пластиковых панелей может превратить машину в «Порше», «Шевроле-Корвет», «Шкоду», «Астон Мартин» и т. д.

Самая горячая новинка – кольцевой «Логан». Полноценный «железный» автомобиль с 16-клапанным мотором, покрышками-сликами и прочими атрибутами серьезного «спортсмена» предназначен для класса «Национальный» отечественной серии RTCC. Помимо него, там выступают и «лады». Но, учитывая родственные отношения АВТОВАЗА с «Рено» и многолетние тенденции развития этой зачетной группы, «Логан» можно смело причислить к моноклассу.

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ВЫБИРАЕТ

Пока взрослые дяди в ходе монтажа измерительного оборудования беседовали и курили, дети оседлали наиболее интересные, на их взгляд, автомобили. Как же быстро картингисты привыкают к новшествам! Ни Александра, ни Никиту, который вообще не имеет опыта езды на обычном легковом автомобиле, не смутили коробки с последовательным переключением передач, высокие скорости, особенности тормозных систем.

Молодые пилоты, сменяясь, носились на «Митджете» и «Леджендс» по трассе АДМ в подмосковном Мячкове, не допуская видимых ошибок. И какова бы ни была потом субъективная оценка автомобилей, они освоили новую технику без особых затруднений.

Потом пришел черед «Логана». С ним у Никиты отношения не сложились. Как ни пытались механики оборудовать рабочее место, подогнать «Рено» под невысокого картингиста не удалось. Нужно чуть-чуть подрасти, еще год-полтора – и все будет в порядке. Пока же легковой кольцевой автомобиль не для него.

У Александра проблем с регулировками не возникло. Да и на трассе не было заметно, что за рулем новичок. Юноша вдумчиво откатал свою сессию и не «убрался», даже когда лопнула передняя покрышка.

Сделав поправку на то, что детям важна эмоциональная, а не финансовая составляющая процесса, приведем обобщенную оценку автомобилей.

«Митджет». Плюсы: самый быстрый в целом и дружелюбный с точки зрения привыкания. Минусы: иногда резко срывается в занос, хрупкий пластик кузова с обилием аэродинамических элементов исключает контактную борьбу.

Отцы и дети: на переднем плане Сергей и Никита Злобины, на заднем – Александр и Вадим Крючковы.

ВРЕМЯ КРУГА
1.58,1

Александр Крючков, первый разряд, 20 лет. Спортивный опыт 9 лет: картинг от прокатного до спортивного, тесты серийных и гоночных машин. Водительский стаж 2,5 года. Мечта: мировой «туринг» или «гран туризмо».

«Допустим, впереди короткий цикл тренировок и только один гоночный уик-энд без каких-либо дальнейших перспектив. В этом случае ради ощущения драйва и скорости выбрал бы «Митджет» или «Ледженде».
Но если бы появилось дополнительное условие – ехать на результат, предпочел бы «Логан».

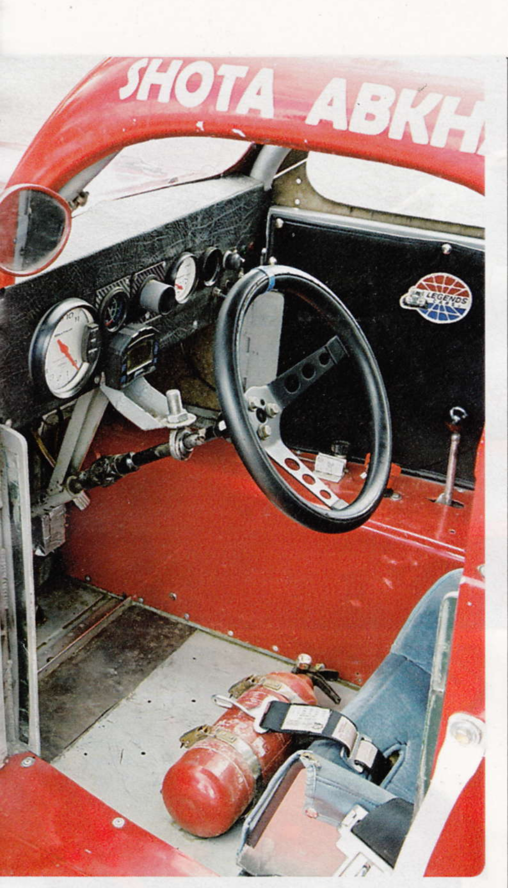
«Ледженде». Плюсы: самый «злой» и, субъективно, самый быстрый в разгоне по прямой. Минусы: тесный кокпит, специфичная управляемость в предельных режимах.

«Логан». Плюсы: самый комфортабельный, солидный, хорошо управляется. Минусы: на фоне остальных самый медленный, рабочее место непригодно для низкорослого пилота, в салоне жарко.

С ЦИФРАМИ В РУКАХ

Задачей старшего поколения стал учет и контроль. Наш первый тест-пилот Формулы-1 Сергей Злобин постарался выжать из машин все возможное. Цифры с прибора – в подписях к снимкам, а комментарий следующий. Самым быстрым на трассе АДМ стал «Митджет». За ним – «Ледженде». В нашем тесте разрыв между ними составил 4 секунды с круга. Много. Причина – Сергей знаком с одной машиной и впервые за рулем другой. Сверили наши результаты с данными хронометража из гоночных протоколов. Они говорят, что результаты

Renault Logan. Цена автомобиля 650 000–700 000 руб. Бюджет сезона 600 000–650 000 руб. Стоимость аренды на уик-энд 120 000–150 000 руб. Статус соревнований: Кубок России, класс «Национальный», в рамках серии RTCC.



Legends. Цена автомобиля 800 000 руб. Бюджет сезона от 300 000 руб. Стоимость аренды на уик-энд от 60 000 руб. Статус соревнований: Кубок под эгидой Российской автомобильной федерации, традиционные соревнования.

на круге сопоставимы: 1.53,9 и 1.54,3 соответственно. «Митджет» лучше разгоняется после 120 км/ч и к концу длинных прямых достигает большей скорости. На вилюшках – с переменным успехом: где-то лучше одна машина, где-то другая.

Третье место «Логана», можно сказать, запрограммировано. При той же мощности, что у «Леджендс», он в два раза тяжелее. Что вы хотите, большой автомобиль всегда весомее мелких прототипов. Зато, невзирая на массу, он тормозит так же хорошо, как и они.

С выводами детей мы в целом согласны. Но на то и взрослый контроль, чтобы внести поправки. «Леджендс» самый дешевый из «малышей», и это накладывает свой отпечаток. Габариты его салона не подразумевают широкого диапазона индивидуальных регулировок. Зато есть вторая тормозная педаль для тех, кто хочет научиться тормозить левой ногой.

«Митджет» действительно дружелюбнее и комфортнее – с поправкой на то, что и он спартанский автомобиль. И конечно, насколько он лучше, настолько и дороже. Фактор, согласитесь, немаловажный.

А вот «Рено-Логан» уже старшее поколение единогласно признало самым дружелюбным. Троганье с места, переключение передач с почти стандартными коробкой и сцеплением

Вадим Крючков, первый разряд, 45 лет. Спортивный опыт 20 лет: кольцевые гонки, прокатный картинг, летние и зимние любительские соревнования на легковых автомобилях, тесты серийных и гоночных машин. Водительский стаж 26 лет.

«Не скрываю своей симпатии к «Логану». Хотя бы потому, что всю жизнь ездил на переднеприводных легковых автомобилях. Добавьте сюда возраст и отсутствие гоночных перспектив. В общем, для души предпочту стартовать в удобном, привычном и достаточно быстром для меня «Рено». Александру же по большому счету подойдет любой из трех автомобилей. Идеальной техники не бывает – толковый пилот должен уметь приспособиться к машине. А если отбросить в сторону высокие материи, объявленная цена аренды самая доступная у «Леджендс».

ВРЕМЯ КРУГА

2.06,8

Никита Злобин, 15 лет. Спортивный опыт 5 лет: картинг. Водительских прав пока нет. Мечта: Формула-1.

«Борьба с автомобилем повышает самооценку. С этой точки зрения «Леджендс» вне конкуренции. Но мой выбор – «Митджет». Мне им легче управлять, особенно в поворотах, удобнее трогаться с места, переключать передачи».

Mitjet. Цена автомобиля 1 200 000 руб. Стоимость сезона от 300 000 руб. Стоимость аренды на уик-энд от 100 000 руб. Статус соревнований: Кубок под эгидой Российской автомобильной федерации, традиционные соревнования.

не доставляют хлопот. Потом мы оба вспомнили свои впечатления от общения с автомобилями Кубка «Лады». Вердикт: кольцевой «Логан» интереснее автовазовской продукции, по поводу которой в свое время было куда больше нареканий. «Рено» четко откликается на руль, ему хватает тормозов, хорошо сбалансирован в целом. У автомобиля есть перспектива в кольцевых автогонках. Много пилотов пришли в автоспорт из кузовных монокдассов, и «Рено», похоже, может стать одним из них. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель (страна производства)	RENAULT LOGAN (Россия)	LEGENDS (США)	MITJET (Франция)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Кузов	стальной, несущий, с каркасом безопасности	пространственная рама, пластиковые панели	пространственная рама, пластиковые панели
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4247/1740/1534/2630	3150/1500/1200/1850	3600/1600/1160/1850
Масса, кг	980	480	520
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1251	1251
Мощность, л.с.	125–133 при 7000 об/мин	125–130 при 10 500 об/мин	150 при 9500 об/мин
Охлаждение	водяное	воздушное	воздушное
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	М5, синхронизированная	М5, кулачковая, с последовательным переключением	М5, кулачковая, с последовательным переключением
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Размер шин	185/55R14	205/60R13	205/55R15

Сергей Злобин, мастер спорта, 40 лет. Спортивный опыт 15 лет: тест-пилот команды «Минарди F1», участник чемпионата FIA GT, гонок на выносливость «24 часа Ле-Мана», «24 часа Дайтоны», международных и российских формульных серий. Водительский стаж 23 года.

«Для меня бюджетные моноклассы лишь игра в автоспорт. Настоящая гоночная машина, а это формула, должна ехать на хороших сликах. Пилот должен чувствовать зацеп и боковые ускорения. Ни одна из трех машин этого не дает. Тем не менее понимаю выбор Никиты. Для него «Митджет» лучшее учебное пособие на пути от карта в формулу хотя бы потому, что он самый гоночный по идеологии».

В ЧЕМ НАША СИЛА

Даже барахло, когда оно родное, у нас любят, особенно если к нему приложить руки. Доведенный до ума «Патриот» вне дорог способен обставить многие иномарки, убедился **Вячеслав Субботин**.

«УАЗ-Патриот», как бы ни старались маркетологи представить его городским, – настоящий селянин. Конечно, если заменить передний мост независимой подвеской, как у «Диско-4» или нового «Патруля», то можно с комфортом промчаться по Кутузовскому, но где там офф-роуд? Кстати, названные иномарки, лишившись мужского начала, могут только тешиться воспоминаниями о былых победах на бездорожье, умный человек не сунется на них даже в колею от «Газели». Максимум, на что они способны, – нахально переть по обочине: вот, мол, какой я крутой!

УАЗ НЕ ТАКОЙ

У «Патриота» внедорожные качества не хуже, чем у настоящих вездеходов – «Ленд-Ровера Дефендер», «Джипа-Рэнглер» или «Тойоты» 70-й серии. Но в настоящие дебри «Патриот» все же лучше не гонять. Его главный минус – конструкторские недоработки и низкое качество узлов. Ломаются... А как иначе! Например, сцепление без изменений перекочевало с полуторатонной 75-сильной машины на 130-сильную весом 2,5 тонны. Правда, с 2003 по 2009 год ставили сцепление LuK. Но в кризис вернули «проверенное».

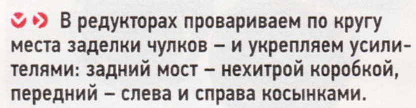
Чулки полуосей приварены к корпусам редукторов в нескольких точках. Приварены плохо – чулки вылетают. А бывает, что гнутся: старые опоры, расположены неудачно. Амортизаторы не держат, раздатка разваливается, мотор кипит из-за неудачной компоновки и конструкции радиатора. Поршни двигателя прогорают или разваливаются из-за скверного качества материала. Гидромуфта привода вентилятора ненадежна.

Думаете, на УАЗе об этом не ведают? По слухам, у них собрано три сотни предложений о доводке машины, внедрение сотни самых неотложных требует 30 млн. рублей. Но «Соллерсу» заботы крестьян до фонаря. У него задачи мирового масштаба, а потому тратиться на ерунду не станет – ведь и так берут.

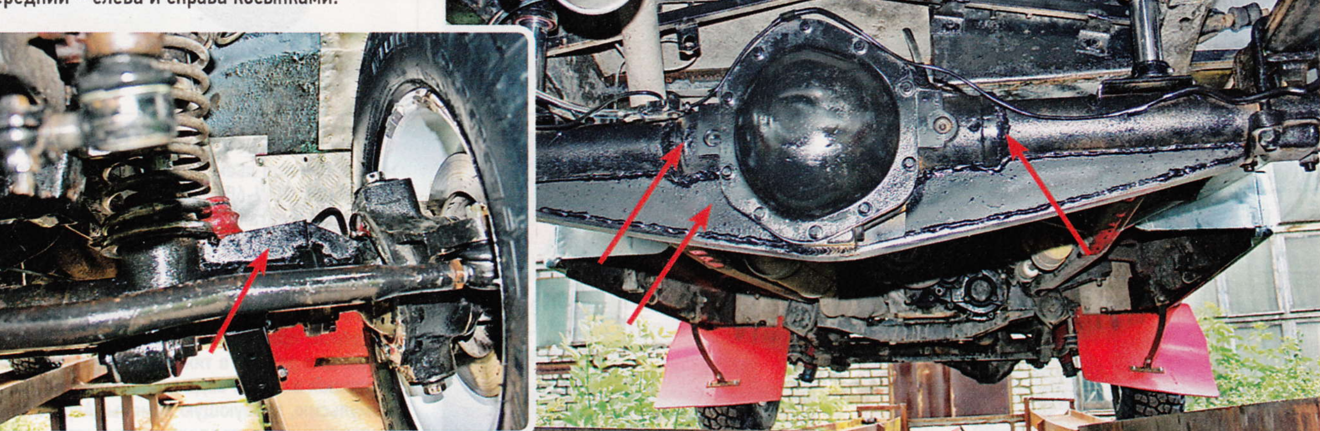
ВОЗЬМЕМ СИЛОЙ

Доведем «Патриот» сами. Это несложно и вдобавок очень приятно. На выходе нас ждет настоящий первопроходец.

Какую лебедку выбрать? Недорогие китайские отметаем: ненадежны. Американские же рассчитаны на очень большой ток, для которого генератор УАЗа слабоват. Поэтому ставим ульяновскую 4-тонную лебедку «Спрут» с малым током и большим передаточным числом вместе с сертифицированным по безопасности бампером (иначе техосмотр не пройти).

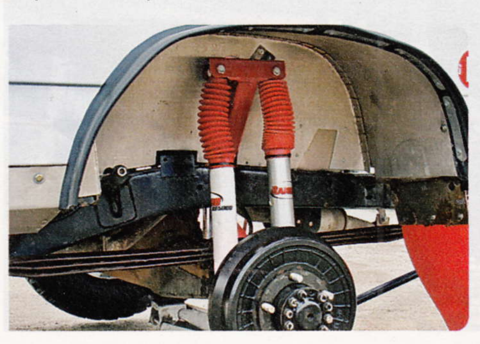


В редукторах провариваем по кругу места заделки чулков – и укрепляем усилителями: задний мост – нехитрой коробкой, передний – слева и справа косынками.

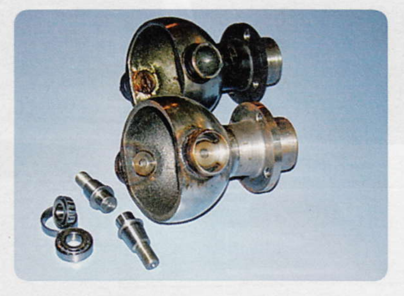


По мелочи: усилили уголком поперечную рулевую тягу, укрепили подвеску силового агрегата, вернули, как на «козле», пару подушек крепления кузова к раме. Поставили эффективный медный радиатор вместо алюминиевого. И не забыли о проушинах спереди и сзади для джиперского «хай-джека». Без такого домкрата вне дорог делать нечего.

В подвеске меняем амортизаторы на импортные. Джиперы ценят изделия европейские: Koni, Ohlins – и американские Rancho. При сопоставимых характеристиках заокеанские дешевле. Мы выбрали их. В задней подвеске изменили крепления амортизаторов и поставили по два на сторону, вертикально. Увеличились ход и энергоемкость подвески. Спереди подняли ход до рекордных 22 см. Поставили мягкие длинные задние пружины от «Нивы» и амортизаторы Rancho. Вместо резиновых отбойников спереди и сзади – гидравлические. Теперь машине и прыжки не страшны.



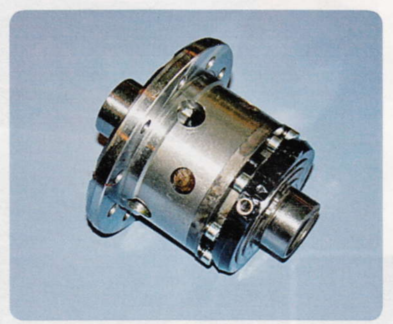
Первым делом увеличиваем дорожный просвет на 25 мм, заменив штатную резину 225/75R16 лучшими внедорожными шинами BFGoodrich Mud-Terrain T/A KM2 LT235/85R16. Заодно – выше плавность хода. Чего стоят боковые грунтозацепы и усиленный каркас боковин. Таким не страшны даже острые камни гор или пустынь.



Вместо шкворневых узлов с жидкими пластиковыми вкладышами (верхний узел), требующими замены чуть не на каждом ТО, ставим модернизированные ульяновские – с опорными коническими подшипниками. Конструкция надежна и проста.

Хлипкое штатное сцепление заменяем по рекомендации фирмы LuK омедненным ведомым диском с керамическими накладками и луковской корзиной. Надежность и долговечность узла, как и возможность работы в воде и грязи, обеспечены.

Ведущие мосты получают блокируемые дифференциалы с пневматическим управлением. Мини-компрессор с ресивером крепим в багажнике или, как у нас, в кузове. Управление – на торпедо. Оси «танка» блокируются моментально!



В моторе ЗМЗ-409 поменяли слабые поршни с выемками под клапаны на кованые с плоским днищем. На фото: едва мотор напрягся в тяжелом песке, штатные поршни развалились. В целом бензиновый мотор на бездорожье хорош.

Доработанным агрегатам – современное масло. В мотор льем синтетическое Castrol EDGE Sport 10W-60, в коробку и раздатку Castrol Syntrans Multivehicle 75W-90, в мосты Castrol Syntrax Limited Slip 75W-140. В узлах консистентная смазка Castrol LMX Li-Komplexfett и молибденсодержащая Castrol Moly Grease. По заверениям трофи-рейдеров, продукты Castrol наиболее пригодны для работы в тяжелых условиях. Даже попавшая в масло вода не превращает его в эмульсию, требующую замены. Агрегаты не заклинивают, продолжают работать.

Важная деталь в салоне – бытовой вентилятор: в жару на него уповаем. Кондиционер исключили: много на себя берет.

ОН ТОГО СТОИТ

Тесты вне дорог показали, что теперь «Патриоту» по плечу и тяжелая колея, и рыхлый песок, и брод по рамку ветрового стекла! Конечно, иномарки, если их хорошенько дооснастить, окажутся не хуже. Но каких это будет стоит денег? На подготовку нашего УАЗа ушло около 230 тысяч рублей, иномарка потребовала бы в разы больше. В то же время, если из списка наших переделок выбрать лишь самые необходимые, а что-то сделать своими руками, затраты существенно снизятся. Вообще же, «Патриот» заслуживает того, чтобы в него вложиться – и тогда рвануть хоть в ралли-рейд!

Вот мы и попробуем – проверим работу тюнинг-ателье Ульяновского авторемонтного завода в самом экстремальном режиме. ЗР

ЗЛАЯ. ЕЩЕ ЗЛЕЕ

«Корса» для трек-дней на гоночных трассах? Теперь есть и такая. С автомобилем «Нюрбургринг Эдишн», тираж которого не превысит 500 экземпляров, знакомился **Вадим Крючков**. Фото автора.

В основе новинки, конечно, не просто «Опель Корса», а горячий хэтчбек OPC на ее базе, созданный спортивным подразделением Opel Performance Center. По сути, это дальнейший заряд модели, уже прошедшей заводской тюнинг. На цель модернизации указывает слово «Нюрбургринг» в названии. Этот автомобиль должен не только выигрывать светофорные гонки, но и уверенно штурмовать виражи настоящей кольцевой трассы.

Из тех деталей, что видны снаружи, гоночные способности машины подчеркивают лишь четырехпоршневые суппорты «Брембо» и тормозные диски увеличенной площади. Остальные элементы – воздухозаборник на переднем бампере, десятиспицевые колеса, патрубки системы выпуска, декоративные накладки порогов – дизайнерские изыски для опознания эксклюзивной модели.

Все то, что привлекает активного водителя, взгляду недоступно. Зато прекрасно ощущается на ходу. В заниженной на 20 мм подвеске новые пружины и газонаполненные однотрубные амортизаторы «Бильштейн». Трансмиссия дополнена межколесной блокировкой, а точнее, механическим самоблокирующимся дифференциалом передней оси. В сравнении с «Корсой OPC» модификация «Нюрбургринг Эдишн» меньше кренится в поворотах, не досаждает затяжными пробуксовками ведущих колес при боковых разгрузках и разгонах.

Доработанное шасси и тормозная система – еще не все бонусы: есть изрядная прибавка под капотом. Новый турбокомпрессор, выпуск с пониженным противодавлением, система управления двигателем, адаптированная под топливо с октановым числом 100 единиц (читай: гоночный бензин) – этот комплекс поднял мощность двигателя со 192 до 210 л.с. и увеличил крутящий момент на 20 Н·м. В результате удельная мощность 1600-кубового мотора составила 131,4 л.с. на литр!

Каков автомобиль на ходу? Буду максимально... субъективен. Гоночная трасса «Лаузицринг» лишний раз подтвердила: сиденья спортивного типа удерживают тело при перегрузках куда хуже настоящих гоночных «лодочек», дополненных шеститочечными ремнями. И что бы ни твердила реклама про развитые боковые поддержки, подобные седла

«плотно обнимают» преимущественно в городе, а не на профессиональной трассе. Управляемость, торможение, разгонная динамика, то есть комплекс свойств, называемых ездовыми качествами, у эксклюзивной «Корсы» хорош. Может быть, даже самый лучший. С рядом оговорок: лучший среди горячих машин B-класса немецкой школы – таких как МИНИ, «Фольксваген» и примкнувшие к ним СЕАТ и «Шкода». Лучший среди одноклассников с турбомоторами. Потому как планка, заданная «Клио Рено Спорт», недостижима. На гоночной трассе 2-литровый атмосферник французского горячего хэтчбека мощностью около 200 л.с. куда удобнее. Мощность «Корсы» даже повыше, но вот крутящий момент... Не нужно столько «дури» на треке в столь широком диапазоне оборотов! Избыток тяги зачастую доставляет неудобства. С атмосферным мотором дозировать тягу куда проще. Ох, неспроста большинство действительно гоночных

Внешне модификация «Нюрбургринг Эдишн» (справа) отличается от обычной «Корсы OPC» (слева) дизайном колес и двустволкой системы выпуска.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Opel Corsa OPC Nuerburgring Edition

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	3999×1944×1488
Колесная база, мм	2511
Колея спереди/сзади, мм	1485/1478
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,8
Максимальная скорость, км/ч	230

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 154 кВт/210 л.с. при 5850 об/мин, 250 Н·м при 2250–5850 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 225/35R18.

моторов работают в узком диапазоне. Впрочем, эти претензии не столько к «Корсе OPC», сколько к современному пути развития горячих машин. Повторюсь, в целом эксклюзивная «Корса» хороша!

Крохотный автомобиль после двухстадийного заводского тюнинга превратился в злой спортивный снаряд с максимальной скоростью 230 км/ч и разгоном до сотни за 6,8 с. Правда, серьезной стала и цена – 27 650 евро. Но подобные автомобили создают не для рекордов продаж, а для рекордов круга. Эта «Корса» проходит Северную петлю «Нюрбургринга», где, кстати, доводили ее управляемость, за 8 мин 48 с. Быстрее иных «мерседесов», БМВ и «порше» – отличный показатель для небольшой машинки. ЗР

Накладки на порогах и тисненые схемы трассы «Нюрбургринг» на подголовниках выдают самую мощную версию «Корсы».

Тормозные механизмы «Брембо» с четырьмя поршнями в суппорте – еще один признак заряженного автомобиля.

МАЛ, ДА УДАЛ

Спортивный, легкий, короткий – расшифровка аббревиатуры SLK вдохновила сотрудников ателье «Карлссон» на тюнинг нового родстера с трехлучевой звездой. Обвес включает в себя разные типы передних спойлеров и задних диффузоров (для обычных версий и заряженных AMG), за решеткой радиатора поблескивают нержавейкой новые соты, овальные сдвоенные патрубки глушителей завершают список внешних изменений. В интерьере обращают на себя внимание новые материалы отделки и логотипы инжинирингового компании, а под капотом, несмотря на отсутствие видимых изменений, у всех бензиновых моторов прибавилось от 27 до 40 «лошадок». Так, самый мощный SLK 250 CGI с блоком Carlsson CB25S развивает 239 л.с. Подвеска доработанного родстера стала ниже на 30 мм, а размерность оригинальных колес – от 18 до 20 дюймов.

ПОГОЛОВЬЕ МУСТАНГОВ

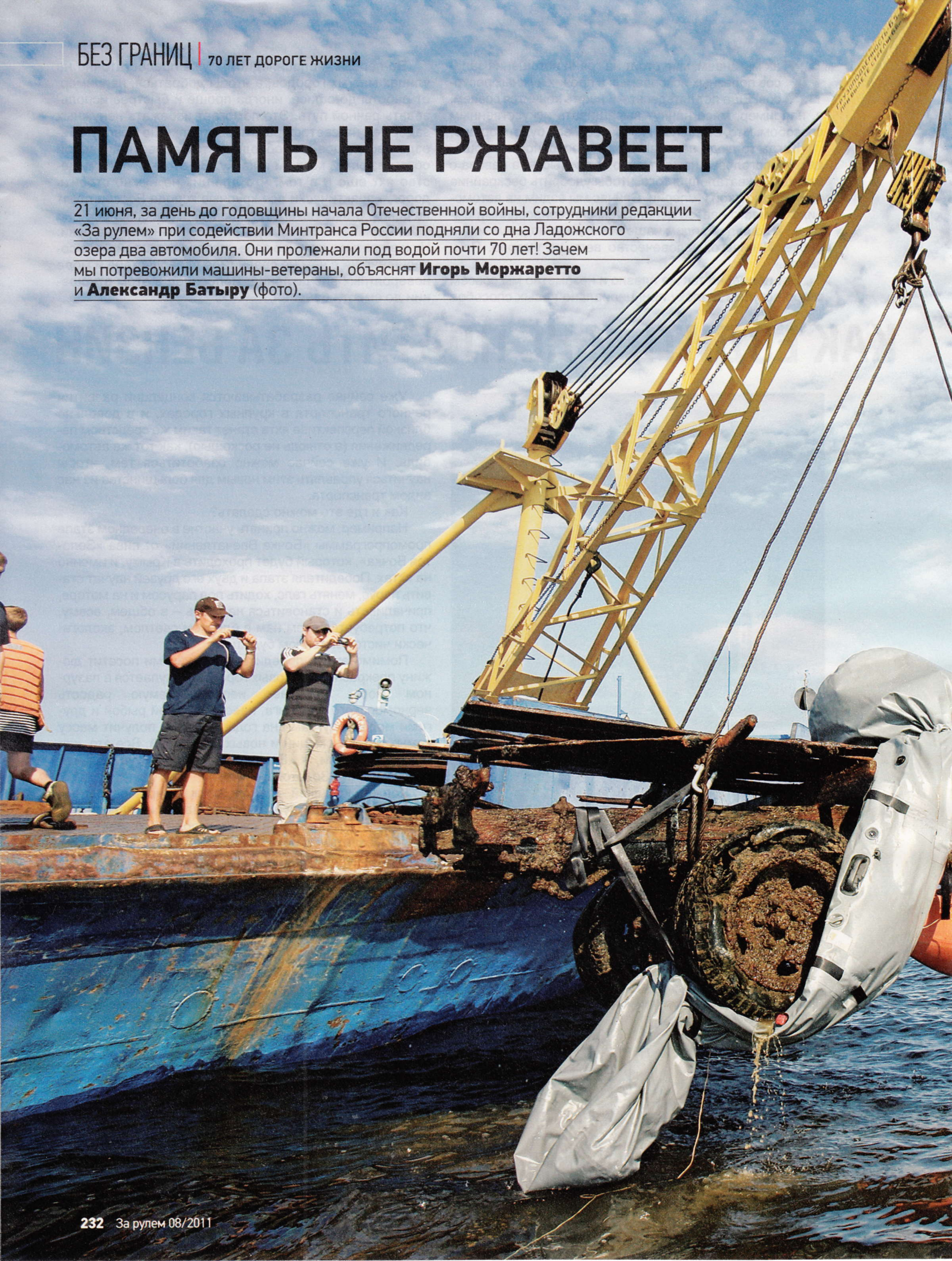
Компания «Пресня Моторспорт» задумала и реализовала проект по доводке сразу нескольких экземпляров «Форда-Мустанг». Московская команда с опытом настройки раллийной техники предварительно поработала с шасси маскл-каров, чтобы подготовить их к форсированию моторов. В числе изменений – новые тормозные механизмы, регулируемые стабилизаторы, дифференциал повышенного трения и усиленное сцепление. Финальный этап установки и настройки механических нагнетателей с участием американских инженеров из ателье IPS Motorsports проходил на Дмитровском полигоне. Результат тщательной доводки – 700 л.с. и 783 Н·м, которые выдал пятилитровый двигатель «Мустанга-Шелби GT500» с приводным компрессором Lysholm 3300. Остальные машины, которые оснастили центробежными нагнетателями Vortech, развивают немногим меньше. Впрочем, владельцы «пришпоренных скакунов» из клуба American Muscle не успокаиваются на достигнутом – в будущем нас ждут дальнейшие доработки и личное знакомство ЗР с машиной.

ДУАЛИЗМ

Чего не хватает большому кроссоверу, даже если он носит имя «Порше»? Инженеры-подвесочники из KW посчитали, что неплохо бы увеличить плавность хода – при этом добавив удовольствия от управления. Сложную задачу можно решить с помощью стоек KW Variant 3, разработанных специально для текущего поколения «Кайена». С ними дорожный просвет можно регулировать в диапазоне 35–70 мм, настраивать усилия сжатия и отбоя, добиваясь повышенного комфорта либо улучшая ездовые характеристики на извилистой трассе.

ПАМЯТЬ НЕ РЖАВЕЕТ

21 июня, за день до годовщины начала Отечественной войны, сотрудники редакции «За рулем» при содействии Минтранса России подняли со дна Ладожского озера два автомобиля. Они пролежали под водой почти 70 лет! Зачем мы потревожили машины-ветераны, объяснят **Игорь Моржаретто** и **Александр Батыру** (фото).



Невозможно описать словами те чувства, которые возникли у всех без исключения, когда из-под толщи воды медленно появилась ржавая рама, затем двигатель, колеса, остатки кузова. Ну какая красота в этом наборе железа, дерева и резины? Но все, кто присутствовал при подъеме – не важно, двадцати лет от роду или восьмидесяти, – взорвались аплодисментами. Некоторые плакали. А когда находку, в которой с трудом уже узнавались очертания полуторки, выгрузили на землю, каждый подошел, чтобы прикоснуться к мокрому холодному металлу. Наверное, только так можно почувствовать связь времен – ту ниточку, что не оборвалась в сорок первом.

МУЗЕЙНАЯ РЕДКОСТЬ

Пять лет назад на Ладожском озере мы познакомились с людьми, которые пытались, практически на голом энтузиазме, сохранить живую память о прошедшей войне, о тех, кто спас миллионный город во время блокады. В поселке Осиновец им удалось даже организовать маленький музей «Дорога жизни». Каждое лето мы вместе с директором музея Александром Войцеховским, отставным майором Константином Овчинниковым и его друзьями-водолазами погружались в холодную воду Ладоги в поисках погибших когда-то машин.

И находили их – за эти годы описали свыше 60 автомобилей, железнодорожных платформ, самолетов... Военной техникой, как оказалось, дно озера усеяно густо! Разбитая полуторка или фюзеляж от Ил-2 в ладожской воде могут сохраняться очень, очень долго.

Летопись наших находок все удлинялась, а вот поднять на берег даже хорошо сохранившиеся объекты не удавалось. Ладога неспокойна, и шквал может налететь в любую минуту. Один раз мы уже подняли было раму от ЗИС-5 на пластиковых поплавках, но сильнейший порыв ветра выбросил ее на мелководье. Стащить ее оттуда так и не удалось.

ЖИЗНЕННО ВАЖНО

Дорога жизни (официально – военно-автомобильная дорога № 101) – единственная транспортная магистраль,

которая во время Великой Отечественной войны через Ладожское озеро связывала блокадный Ленинград со всей страной. Проходила в периоды навигации по воде, зимой – по льду. В первую блокадную зиму ледовая дорога открылась 19 ноября и действовала до 24 апреля 1942-го (152 дня!); последний рейс машины делали уже по ступицы в воде, местами их приходилось разгружать и перетаскивать груз. Работа водителей здесь была очень опасной: трасса находилась под постоянным обстрелом и бомбежкой немецкой артиллерии и авиации. Ушла под лед примерно каждая четвертая из 4 тысяч машин, ходивших по трассе. Тем не менее каждый день по дороге перевозили в оба конца до 6 тысяч тонн грузов. Обслуживали Дорогу жизни свыше 20 тысяч человек – водители, механики, зенитчики, строители, дорожники и т. д. Одних только девушек-регулировщиц на льду работало до 700 человек!

Общее количество грузов, доставленных в Ленинград по Дороге жизни за два с половиной года, составило свыше 1,6 млн. тонн; за это же время из города было эвакуировано около 1,4 млн. человек.

НА ПОВЕРХНОСТИ

В этом году к нашим водным приключениям подключился Минтранс. Стало понятно: машины мы поднимем, иначе просто быть не должно! Помогали все: дорожники – транспортом и деньгами, речники, те и вовсе в самый сложный момент прислали паром «Норильск» с опытной командой. Когда мы уже нашли и освободили от покрова песка на 7-метровой глубине неплохо сохранившуюся полуторку, нам осталось лишь завести тросы – и мощный кран легко выдернул со дна лежавшую там с 1942 года машину.

Часть хорошо сохранившейся рамы другой машины мы поднимали сами и, закрепив на надувных понтонах, отбуксировали к причалу. А затем обычным краном перегрузили на КамАЗ, чтобы доставить в музей. Вся работа заняла каких-то два дня, но потребовала многих месяцев подготовки.

Но дело того стоило! Потому что потом был праздник и десятки ветеранов увидели, почувствовали, что их подвиг помнят, а их победа – это еще и наша общая победа. Вспоминал о незаметной, но такой важной работе и мужестве военных автомобилистов заместитель министра транспорта Николай Асаул. Ветераны говорили о своих товарищах – тех, кого сегодня уже нет, слушали военные песни и даже

Эхолот-гидролокатор видит на дне какой-то необычный объект.

Первый водолаз пошел!

Планируем, как поднять машины.

В поисках затонувшей техники.

Глубина 7 метров. Похоже, машина неплохо сохранилась.

На этом понтоне предстоит поднимать и перемещать поднятые объекты. Его осталось только накачать.

На поиски выдвинулась целая флотилия.

Третья попытка удалась!

Капитанский мостик никогда не пустует.

Задний мост ЗИС-5 поднимали в присутствии ветеранов и руководителей Минтранса РФ.

танцевали. И время от времени каждый подходил к «нашим» машинам – чтобы прикоснуться к ним, сфотографироваться рядом, восхититься, что шины некоторые еще держат воздух, а аккумулятор – заряжен... По внешнему виду рамы ЗИС-5 решили, что за грузовиком гнался самолет и авиационный снаряд перерубил машину почти надвое. Догадку подтвердили водолазы. «Снаряд ударил где-то в районе кузова, около кабины. Разворотило переднюю часть сильно. Двигатель лежал отдельно, передний мост – метрах в десяти от него. А задний мост и часть рамы – то, что мы на берег притащили, – они более-менее сохранились», – рассказывал К. Овчинников.

Но главным героем праздника, конечно же, стала полуторка. Мы нашли ее в районе островов Зеленцы, примерно посередине трассы. От кабины почти ничего не осталось, но любой ветеран сразу узнавал легендарный ГАЗ-АА. Кажется, он стал одним из символов Победы – для ленинградцев, может быть, даже более значимым, чем легендарный Т-34!

В реальной истории той войны очень мало красивостей, зато в избытке крови, лишений, голода, холода, боли. К Ленинграду, который провел в блокаде 900 дней, все это относится сполна. Но человеческая память избирательна, и Вера Рябинина, 17 лет от роду отправленная работать грузчиком (!) в порт Кобона, чаще сегодня вспоминает не безмерно тяжелую работу по 12–14 часов в сутки, не голодные ночи в ледяном бараке, а то, как они с подружками собрались на танцы. Впервые в жизни.

Я прикасаюсь к холодному и еще влажному металлу рамы старой полуторки и надеюсь, что водитель ее обязательно выжил, выпрыгнул в последнее мгновение из резко наклонившегося грузовика. Что его подобрали товарищи, а уже через день он снова вез в Ленинград продукты, а оттуда – жителей. А после войны у него родились дети. И может быть, я даже знаком с его внуком. Ведь ниточка, связывающая времена, не прервалась!

Мы попытаемся узнать, какой части принадлежали поднятые со дна Ладоги грузовики, а также фамилии их водителей. Машины мы решили не реставрировать, а, изучив, законсервировать и в таком виде передать музею «Дорога жизни».

Благодарим за помощь в организации этой акции Министерство транспорта РФ и государственную компанию «Автодор».

Директор музея «Дорога жизни» А. Войцеховский демонстрирует только что поднятую полуторку и восстановленную несколько лет назад машину.

Главный редактор «За рулем» А. Чуйкин: «Это – дневная норма еды жителя блокадного Ленинграда. И всё! Но город они отстояли…»

Вера Ивановна Рогова, регулировщик на Дороге жизни.

БОЕВЫЕ ИСТОРИИ

Вера Ивановна Рогова, в годы войны – регулировщица на Дороге жизни:

– У наших грузовиков дверки кабины были всегда открыты или сняты, чтобы водитель мог выскочить. Запомнился молодой водитель полуторки: не знаю, почему он не спрыгнул, но машина пошла под лед – и он вместе с ней. А фары очень долго еще горели под водой… Мы, регулировщицы, иной раз бежали наперерез и не пускали вперед отчаянных водителей, когда видели, что впереди возникла полынья.

Вера Ивановна Рябинина, в годы войны – боец трудового фронта на Ладоге:

– Мне было 17 лет, когда я стала грузчиком в Кобоне. Летом мы загружали баржи, зимой – машины. Однажды прямо на моих глазах немецкие самолеты потопили только что загруженную баржу с мукой для Ленинграда. Мы рыдали, видя, как наш труд идет ко дну. Но сразу же стали грузить следующий корабль. А зимой было очень холодно, шоферы меня жалели – в перерыве между погрузками усаживали на передок машины, поближе к горячему радиатору, где можно было хоть немножко согреться. ЗР

Вера Ивановна Рябинина загружала автомобили продовольствием для блокадного Ленинграда.

СТРАНА УЛЫБОК

Тем, у кого есть желание окунуться в мир чистоты, в котором людей оценивают не по толщине кошелька или цвету пиджака, нужно съездить во Вьетнам... Во всяком случае, так считает **Александр Батыру**.

Человеку, считающему себя цивилизованным, время от времени просто необходимо вспоминать, на какой планете он живет, и задумываться, что с ним произойдет, исчезни завтра айфоны, Яндекс и высокооктановые бензины. Что останется от могущества царя природы, да и было ли оно? И кто, вообще говоря, настоящий столп цивилизации – обитатель небоскреба или житель рыбацкой деревушки?

Во Вьетнаме люди живут на земле – во всех смыслах этого слова. Чем-то напоминает детство: ты не существуешь отдельно от природы, а составляешь ее часть и не представляешь себе, как можно жить иначе. Есть земля, вода и солнце, есть рыба и рис – кто тебе мешает пользоваться всем этим и быть счастливым? И все вокруг улыбаются, причем искренно. Кстати, покупая улов здешних рыбаков, будьте абсолютно уверены, что улыбка не скрывает попытку втюхать вам нечто залежалое или просто негодное. Здесь это никому не приходит в голову: люди действительно добрые и порядочные. А на дороге, где, похоже, о правилах движения никто никогда и не слышал, аварий практически нет: здесь тоже все понимают друг друга.

А как же экзотика? Можете поверить, в избытке. Ныряние в море, поедание всяческих гадов, рынок для туристов – все это, конечно же, есть. Что мог, сфотографировал – изучайте! Но чтобы оценить именно атмосферу доброты, сюда, конечно же, стоит приехать самому.

Интересно, захочется ли вам после этого остаться? Мне – захотелось. ЗР

Туристов, привыкших к цивилизации, ждут лучшие отели с евроудобствами.

Движение в городе Нячанг. Первый раз увидел – испугался. Но за неделю не заметил ни одной аварии.

Как эти рыбачки на непонятной лодочке плывут и не переворачиваются?

Товар на улице: выбери, что понравилось, и через пятнадцать минут оно будет горячим у тебя на столе.

Замечательный русский ресторан. Говорят по-русски, благо хозяин – из Владивостока. Водка, селедка, вьетнамская кухня, стилизация под армию советских времен – в общем, колорит!

Инструктор по дайвингу на рабочем месте. Вода всегда чистая и теплая.

Океан ночью кажется еще теплее, но купаться не следует: слишком много опасных морских обитателей подходят к берегу.

Возделывание рисового поля с применением современных технологий. Но не остались без дела и буйволы!

Наши авто здесь не редкость. КамАЗы, УАЗы у местной публики в почете.

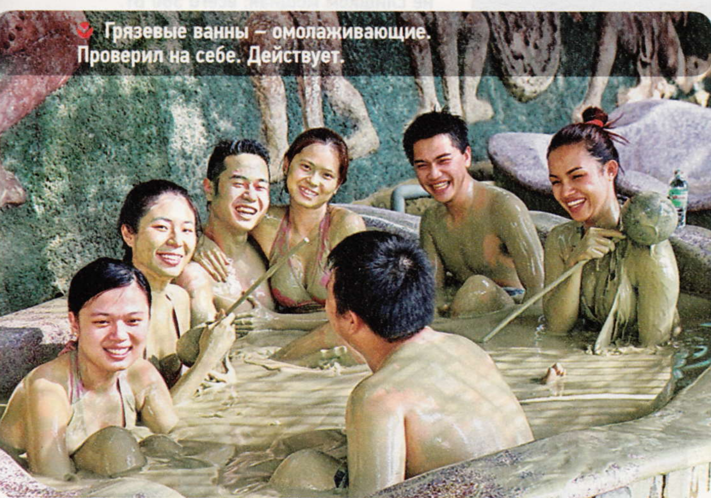
Типичный вьетнамский домик обит жестью и полиэтиленом.

Вокруг добрейшие люди: все улыбаются.

Бананы можно купить на базаре. Но если ты ловок (закончились деньги), можешь сорвать их с пальмы. Они повсюду.

Треск мопедов не утихает и ночью. Вьетнамцы, похоже, никогда не ложатся спать.

У развозчика еды перекур.


Грязевые ванны – омолаживающие. Проверил на себе. Действует.

Китайским автомобилям (их абсолютное большинство) – вьетнамский автосервис.

МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ

Дармовую солнечную энергию используют уже давно и почти везде: на земле, на воде, в воздухе и в космосе. Но она, оказывается, не такая уж и дармовая. Удачные и курьезные примеры по всему миру собирал **Алексей Воробьев-Обухов**.

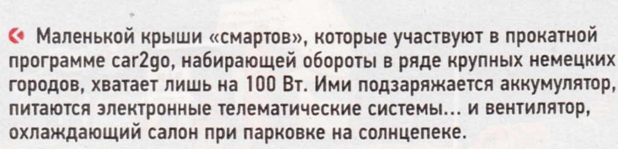
Для начала выясним, так ли уж щедро разбрасывает по поверхности Земли свою энергию летнее солнышко. Оказывается, только в тропическом поясе на каждый квадратный метр приходится 350 Вт, а у нас практически везде удельная мощность всемеро меньше. Вдобавок после преобразования этой энергии в ток солнечными батареями, до сих пор малоэффективными и жутко дорогими, останется процентов двадцать. Предлагаем любознательным читателям задачку по арифметике: прикиньте, сколько квадратных метров нужно покрыть кремниевыми панелями, чтобы получить, скажем, киловатт мощности, способный двигать легонький такой одноместный автомобиль. А теперь стоит зайти в магазин, где панель мощностью 5 Вт предлагают за... 4400 рублей!

И все-таки солнечные электростанции, электромобили, электросамолеты и прочее строят и государства, и крупные компании, и энтузиасты. Потому что, раз вложив средства, потом будете получать отдачу долгие годы, тратясь разве что на протирку панелей от пыли.

Суточную цикличность солнечного света научились обходить путем накопления энергии в аккумуляторах и объединения станций в большие сети:

В космосе негде взять энергию, кроме как у Солнца. К тому же с расходами тут не особенно считаются. А потому и луноход, и МКС ловят не ослабленные атмосферой лучи своими кремниевыми панелями.

Солнце движет вагон с восемью туристами по 60-километровому маршруту железной дороги «Соларбан» в Буххорстере (Германия). Батарея на крыше солнцедрезины не слишком мощная: всего 360 Вт. Поэтому, чтобы преодолеть этот отрезок, приходится сначала долго накапливать энергию в двух аккумуляторах по 120 А·ч. Мощность двигателя ограничена значением 3 кВт. Говорят, вагончик мог бы разогнаться до 50 км/ч, но из соображений безопасности набирать больше 15 км/ч ему не разрешают.



Маленькой крыши «смартов», которые участвуют в прокатной программе car2go, набирающей обороты в ряде крупных немецких городов, хватает лишь на 100 Вт. Ими подзаряжается аккумулятор, питаются электронные телематические системы... и вентилятор, охлаждающий салон при парковке на солнцепеке.

пока одна ночью отдыхает, другая дает ток. Достижения электроники сделали возможным и такое: если у вас крыша коттеджа покрыта фотоэлементами, работающими на общую электросеть, счетчик будет днем крутиться в обратную сторону, уменьшая итоговый счет.

А теперь – от слов к делу, то есть к картинкам, наглядно представляющим лишь некоторые примеры современного использования солнечной энергии. **ЗР**

«Хонда» запустила в Лос-Анджелесе прототип солнечной водородозаправочной станции. При помощи солнечной энергии (батарея видна на заднем плане) вода разлагается на водород и кислород. Тока хватает и на работу компрессора, сжимающего газ до нескольких сотен атмосфер. В итоге водородная «Хонда-FCX Clarity» в эксплуатации на 100% экологически девственна.

Компания Aurora Vehicle Association строит солнцемобили с 1987 года и участвует в многочисленных солнцепробегах. Нынешняя модель «Аврора-101» при длине 4,1 м имеет всего одно место. Вся крыша площадью около 6 м² выдает 1250 Вт, приводящих в движение 160-килограммовый (без водителя) трехколесный солнцеболид. Часть энергии накапливается в аккумуляторе для поездок ночью.

Небольшие солнечные батареи питают аккумуляторы фонариков, подсвечивающих разметку ночью (Англия), паркоматы (Германия), светофоры (Япония на фото).

В Кёльне появилась электрозаправка для пока малочисленных гибридов «Тойота-Приус Plug-in». Ее крыши в хорошую погоду хватает, чтобы выдать 2 кВт. Постояв под ней несколько часов, потом можно проехать около 20 км, не включая бензиновый мотор и вдохновляясь мыслью о неоценимом личном вкладе в защиту окружающей среды.

В Дартмуте бегает солнечное… такси. Чтобы везти водителя и единственного пассажира, гигантскую солнечную батарею прицепили сзади. Иначе – никак. Но все равно машина пользуется успехом среди местного студенчества.

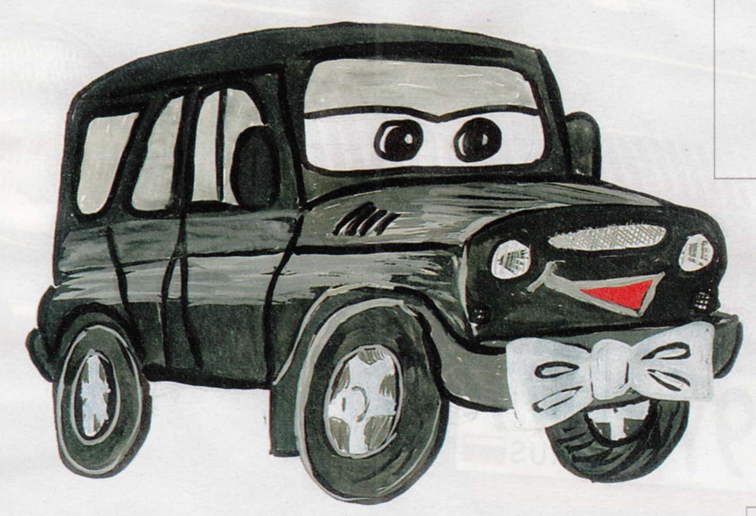
ХУДОЖНИКИ-ПЕРЕДВИЖНИКИ

В июне ЗР объявил творческий конкурс среди читателей на лучшего мультипликатора по сюжету знаменитых «Тачек». Каждый из пришедших в редакцию рисунков сделан с душой, а демонстрация всей экспозиции растянулась бы на сорок лет ежемесячных выходов журнала!

Юные читатели любят свои автомобили. Насколько сильно, позволили убедиться их рисунки, отправленные в редакцию для участия в художественном конкурсе по мотивам самого автомобильного мультфильма «Тачки-2». Мы попросили представить свой автомобиль героем нашумевшего мультика. Реакция оказалась бурной: более полутысячи писем с рисунками. Выбрать трех победителей нелегко, настолько хороши работы. Пришлось даже привлечь мультспециалиста из компании «Уолт Дисней». Спорили долго, до хрипоты – у каждого были свои любимчики, покорившие оригинальностью подхода, теплотой или юмором. Приятно, что большинство работ сделаны детской рукой – самому младшему участнику 4 года. Но и взрослые проявили себя в конкурсе с наилучшей стороны: изобретательно, по-ребячьи искренне, иронично.

Тройке призеров достались конструкторы «Лего» с героями «Тачек», автомобильные пылесосы, полезные сувенирные наборы. Но и остальные работы мы не смогли оставить без внимания – поощрительные призы от «Диснея» найдут авторов еще 50 рисунков, представленных на этих страницах.

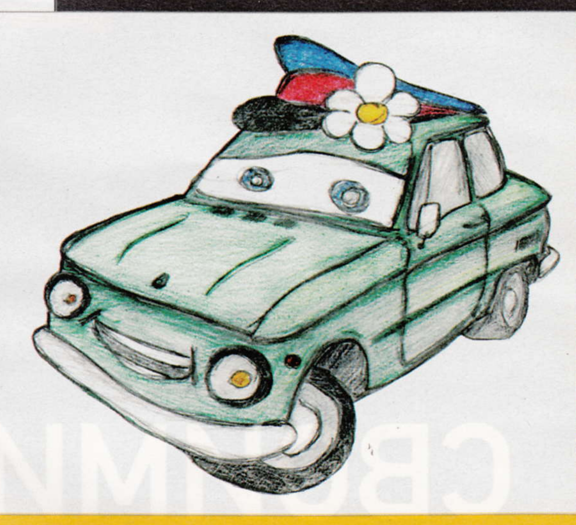
I место



Тринадцатилетний Игнат Астафьев из города Асбест, что в Свердловской области, представил семейный «УАЗ-Хантер» сразу в двух обличьях: он и лощеный джентльмен во фраке с элегантной бабочкой, и облаченный в кольчугу крепкий богатырь – герой русской былины. Эти два рисунка подчеркивают незаурядные возможности любимого вседорожника.

II место

Для Владислава Буренко из Оренбурга ЗАЗ-968М – любимый друг. Это видно и по образцовому состоянию авто, и по тому, с какой любовью и теплотой он изображен. Улыбчивый и обаятельный рубаха-парень в лихо заломленном картузе – душа компании!



III место

Полную галерею работ призеров можно увидеть на сайте www.zr.ru

В семье семилетнего Алёши Фалёва из Архангельской области читают «За рулем» больше 30 лет. Журнал начал выписывать еще дедушка. Отсюда, надо полагать, и та теплота, с которой Алёша изобразил папину «Приору»: «Я вместе с мамой взялся за карандаши и краски, и мы стали думать, на кого же похожа наша машина. Ответ нашелся сразу – на милую барышню, которая у папы всегда чисто намыта, отполирована и ухожена». Алёша – поклонник мультика «Тачки» и любит собирать конструкторы. Надеемся, наши призы придутся как раз кстати.

СВОИМИ УШАМИ

Его, как популярного артиста, даже не видя, легко узнать по голосу. Двигатель старенького, но бодрого «ушастика» запустил **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**.

Кажется, совсем недавно во дворах, теперь забитых нарядными разномастными иномарками, стояло всего несколько (у дома моего детства – два!) частных автомобиля. Среди них почти всегда хотя бы один «Запорожец». Конечно, 966-й вызывал меньше сарказма, нежели его предшественник – «горбатый». Но и над ним посмеивались: дверей всего две, мотор – в багажнике, а хрюкает так, что ранним утром будит даже крепко спящего школьника. Он, кстати, вчера, кажется, похулиганил – засунул что-то в «уши» соседскому «Запорожцу» (мальчишки делали это регулярно). В легкой иронии «безлошадных» по отношению к владельцам «ушастых» скрывалась и зависть. Особенно когда семья счастливого обладателя украинской малолитражки, деловито загрузив и навьючив (багажник на крыше – почти обязательный атрибут) ее скарбом, пыхнув дымком из выхлопной трубы, гордо выезжала со двора – на дачу, а то и в отпуск в дальние края, к морю!

Ну а для многих «зазик» стал, по сути, единственным доступным средством передвижения. К машинам с буквой *Р* (ручное управление) в треугольнике на стекле даже мальчишки относились с уважением. Тем более что в мае многие из их владельцев появлялись во дворе с медалями и орденами на праздничных пиджаках.

ОТ УСКОРЕНИЯ ДО ЗАМЕДЛЕНИЯ

Прототипы нового «Запорожца» появились уже в 1961-м, когда покупатели еще не привыкли к 965-му. Впрочем, до тех самых покупателей новинка дошла не быстро. Ускорение, с которым страна и ее автомобильная промышленность в частности развивались на рубеже 1960-х, уже не было столь интенсивным.

Концептуально 966-й не отличался от предшественника. Конструкторы и дизайнеры понимали: компоновке да и агрегатам жить в производстве очень долго. Но заднюю подвеску все же модернизировали, изменив рычаги и полуоси и избавив автомобиль от характерной для 965-го криволапости задних колес. Подготовили и модернизированный 40-сильный мотор (стандартный форсировали всего на 3 л.с.), который стал серийным, правда, чуть позже автомобиля. Но главное – новый трехобъемный кузов, наконец-то сделавший «Запорожец» похожим на нормальные, полноценные автомобили. Стране (по крайней мере, многим ее гражданам), стремящейся в космос, строящей жилья больше всех в мире, неуклонно догоняющей США, кругленький «горбун», выросший из ФИАТа, казался унизительно архаичным. Чтобы придать «Запорожцу» вид совсем взрослый, на серийные машины водрузили по-детски нарядную и такую же наивную хромированную решетку несуществующего радиатора. Позднее на модели 968 вернулись к более логичному декору, близкому, кстати, к тому, что был на ранних прототипах.

Дизайн 966-го – бесконечный повод для споров и изысканий. Как правило, говорят о заимствовании у немецкого «NSU-Принц 4». Машины действительно поразительно похожи, но NSU стартовал в 1961-м, когда запорожские прототипы уже ездили. Увидели где-то еще не серийного «немца» и успели срисовать? Те из создателей 966-го, с кем посчастливилось общаться, вспоминали американский заднемоторный «Шевроле-Корвэйр», дебютировавший осенью 1959-го и вскоре попавший в НАМИ. На «американца» очень похожи обе малолитражки, что немецкая, что советская. Кстати, «Шевроле»

служил и примером организации охлаждения двигателя. Кузовщики и мотористы постоянно спорили – кто виноват в том, что мотор «Запорожца» работал порой с предельными температурами масла?

Опытный ЗАЗ-966 показали на ВДНХ еще в ноябре 1961-го, но серийное производство освоили лишь в 1967-м. В общем-то, на дворе была уже другая эпоха. В которую, впрочем, «ушастый» «Запорожец» вполне вписался.

МЕТРЫ, ЛИТРЫ, КИЛОМЕТРЫ

Он отчасти напоминает жилье второй половины 1960-х. Уже не хрущевки – вроде и фасад понарядней, и квартира чуть побольше. В ней с трудом приобретенная импортная стенка и пятирожковая люстра выглядят признаками семейного достатка, но в коридоре и кухне домочадцы все так же трутся выпуклостями, а водопроводные краны гудят и подтекают, как прежде.

Справедливости ради: на передних сиденьях «Запорожца» вполне удобно даже довольно высоким. Ноги вытянуты (мешает лишь ниша колеса слева), руль и рычаг коробки передач под рукой. Сидишь, правда, непривычно низко, что поначалу вызывает чувство некой незащищенности. Сзади, конечно, простор не царский, да и залезать через коротенькую дверь та еще физкультура.

Но все это можно терпеть, если дело происходит 40 лет назад, а семья едет на своей машине на дачу! Пусть и не самую, мягко говоря, просторную, но тоже – свою!

Конечно, «зазик» не победил бы на конкурсе самых тихих автомобилей. Мотор сообщает о своей деятельности и окружающим, и пассажирам, особенно задним. Впрочем, это тоже не большая беда для недорогого автомобиля того времени с мотором-воздушником. Зато в «Запорожце» эффективная автономная печка, быстро прогревающая салон. Правда, очень капризная. К тому же ездивших на ЗАЗах зимой было очень немного. А те, кто на это отваживался, часами обсуждали в служебных курилках, при какой температуре мотор удается возбудить. О летней же эксплуатации шутили: «Под гору – 100, в гору – 120». Это о температуре масла. Опытные владельцы отчасти решали эту проблему грамотными регулировками и очисткой ребер охлаждения. А «уши», через которые к двигателю поступал живительный воздух, имели еще одну особенность, знакомую заядлым курильщикам. На ходу залихватски выброшенный в окно окурок часто попадал именно в них.

Тридцатисильный мотор, конечно, не рассчитан на спортивное ускорение. Но везет не сильно загруженную машинку старательно и, в общем-то, прилично. Правда, то, что происходит после 60 км/ч, ускорением можно назвать столь же условно, как то, что происходило в стране во второй половине 1980-х. Тормоза – сродни ускорению. Лучше все делать заранее и плавно, иначе малыш взбрыкнет, а водителю понадобятся навыки сохранения прямолинейного движения. Это, впрочем, особенность не только «Запорожца», но и многих его ровесников.

Полностью независимые подвески (спереди – торсионная, а-ля «Фольксваген-Жук», сзади – пружины) и высокие шины обеспечивают вполне приличный комфорт. Что касается управляемости, она, опять-таки, вовсе не хуже, нежели у большинства одноклассников того времени. Хотя к упражнениям в скоростном маневрировании машина относится предельно флегматично. Но в обычной, неторопливой жизни «ушастик» и сегодня не утомляет. Ну а типичному владельцу куда важнее была приличная проходимость. Ведущие колеса хорошо загружены, днище почти ровное, а паспортный дорожный просвет 190 мм. Ау, современные «универсальные» кроссоверы!

В багажнике – запасное колесо и знаменитая автономная печка, постоянная головная боль многих владельцев.

Жить на заднем диване можно. Особенно если очень надо ехать. На правом пассажирском кресле детское сиденье рубежа 1980-х производства АЗЛК.

Заводская табличка сохранилась так же хорошо, как и сам автомобиль.

Слева от спидометра указатель уровня топлива, справа любимый прибор владельца «Запорожца» – датчик температуры масла.

Между рычагом коробки передач и ручником – ручка привода воздушной заслонки.

Аскетизм – черта большинства народных автомобилей 1960-х. Этот ЗАЗ, к сожалению, утратил хромированное кольцо звукового сигнала – атрибут самых ранних 966-х.

Редакция благодарит Игоря Румянцева за предоставленный автомобиль, директора Московского городского дворца детского (юношеского) творчества А.А. Шашкова, заместителя директора МГДД(Ю)Т В.Н. Костина и заведующую сектором информационного обеспечения и взаимодействия со СМИ Н.И. Чистякову за помощь в организации съемки.

Мы с сереньким «ушастиком» 1970 года рождения относимся друг к другу дружелюбно. Я его не мучаю – делаю все плавно и аккуратно, а он старательно катает меня по местам, где он ездил молодым, а я ходил юным.

СЛЫШАТЬ, ВИДЕТЬ, ПОМНИТЬ

Наконец-то в 1967-м первые счастливые покупатели получили совсем другой «Запорожец». Год был юбилейный – полвека советской власти. На проспекте Калинина (нынче – Новый Арбат) соорудили невиданное чудо техники – огромный экран, на котором вечером высвечивались празднично-патриотичные композиции.

С выставки Экспо-67 из Монреаля привезли советский павильон ультрасовременной архитектуры. Его водрузили в районе ВДНХ, за спинами «Рабочего и колхозницы». Толпы стояли в очередях за билетами на «Неуловимых мстителей» и сочувствовали Юрию Деточкину, угонявшему «волги» у спекулянтов. Но все единогласно радовались введению пятидневной рабочей недели. Дополнительный выходной – возможность продлить общение с природой, например, с помощью собственного «Запорожца»!

Пока хозяйка возится в огороде, хозяин обязательно уделит внимание любимцу. Минимум, помоет и протрет. А может, и подрегулирует зажигание, клапаны, прочистит карбюратор или даже проинспектирует тормозные колодки...

Серому «ушастику» довелось дожить до наших дней в очень приличном состоянии даже без реставрации. А ведь многие «зазики» давно закончили век на задворках гаражей или в тех самых дворах, где, кажется, так недавно мальчишки смотрели на новенькие 966-е с усмешкой, скрывающей зависть... **ЗР**

СЛОВА – НАРОДНЫЕ

Серийное производство ЗАЗ-966 начали в 1967 году. Версию 966В оснащали знакомым по ЗАЗ-965 двигателем объемом 0,9 л; его мощность выросла с 27 до 30 л.с. В 1968-м начали производство ЗАЗ-966 с 1,2-литровым 40-сильным мотором. Модель 966 выпускали до 1972 года, с конвейера ее постепенно вытеснил ЗАЗ-968. На базе 966-го делали несколько модификаций для инвалидов.

ГРАН-ПРИ 2012 За рулем

НА МЕСЯЦ РАНЬШЕ

Кажется, совсем недавно мы вручили Золотые Пегасы за лучшие автомобильные новинки 2010 года. Не прошло и нескольких месяцев с того дня, когда разъехались по домам счастливые читатели, получившие призовые машины в результате жеребьевки анкет, – а мы уже начинаем следующий конкурс.

Впрочем, скоротечность времени вполне объяснима: в этом году решено опубликовать каталог новинок-претендентов и анкету для голосования на месяц раньше традиционного срока. Считайте это время дополнительным бонусом – для раздумий и принятия окончательного решения. Ведь только от вашего компетентного мнения зависит, какие новинки станут обладателями заветного Пегаса, старейшей премии российского авторынка. Как всегда, ваши предложения имеют высокие шансы на вознаграждение. Заметим, нынче возможность получить в качестве подарка от редакции автомобиль самой последней модели велика, как никогда: **мы разыграем** среди читателей сразу **пять новейших седанов** «Лада-Гранта».

Принцип голосования остался без изменений. На следующих страницах вы найдете каталог из 28 моделей, которые мы считаем самыми значимыми новинками российского рынка 2011 года. Они разбиты по классам, и в каждом следует выбрать лучшую модель, распределив баллы между автомобилями-участниками. Краткая инструкция, объясняющая принцип голосования, размещена рядом с анкетой, сразу после каталога. Как и в прошлом году, каталог и анкета публикуются, помимо журнала «За рулем», в наших родственных изданиях – «Купи авто», газете «За рулем – Регион», а также на сайте «Зарулем.РФ». Все они имеют равное право на участие и розыгрыш автомобилей.

МАШИНЫ ОЦЕНИВАЮТСЯ ПО СЕМИ КРИТЕРИЯМ

Ездовые качества: это одна из самых важных характеристик автомобиля, отнеситесь к оценке динамики и управляемости очень внимательно. Настоятельно советуем обратиться к нашим публикациям. Испытатели ЗР разобрали ездовые свойства большинства машин до последней мелочи.

Практичность: чем лучше претендент отвечает понятию «машина на каждый день», тем более высокую оценку он получает. В этой категории важны такие параметры, как размеры салона и багажника, возможности трансформации. Не стоит забывать и про подготовку к российским условиям эксплуатации.

Цена/качество: если объяснять коротко, то это означает следующее – стоит ли автомобиль запрашиваемых за него денег. Но далеко не всегда самый дешевый автомобиль в классе автоматически является лучшим в соотношении цена/качество. Не дайте здесь себя обмануть.

Комфорт: удобно ли водителю и пассажирам, насколько хорошо автомобиль оснащен различным оборудованием. Вот самый простой тест на комфорт машины – просто спросите себя: захотелось ли отправиться на ней в дальнее путешествие?

Прогрессивные технологии: здесь следует оценить превосходство модели в плане насыщения современными решениями. В эту категорию входит также оснащение системами активной и пассивной безопасности.

Престиж модели: автомобиль всегда был статусной вещью, поэтому здесь вполне можно руководствоваться простым правилом. Задайте себе вопрос: покупка какой модели автоматически делает меня успешным человеком в глазах окружающих?

Дизайн: трудно выразить в баллах восхищение внешностью автомобиля, но все же попробуйте. Ведь именно привлекательный дизайн станет основным поводом для последующей, более обстоятельной встречи с машиной.

А теперь – за дело! У вас, конечно, еще есть время на раздумья – каталог, анкета и таблица для голосования будут публиковаться вплоть до ноябрьского номера. Результаты конкурса мы по традиции объявим в первом номере 2012 года.

ГРАН-ПРИ 2012 За рулем

На этот раз в каталоге заметно меньше машин, чем год или два назад, – вниманию читательского жюри мы представляем 28 моделей, которые вышли или выйдут на российский рынок в течение 2011 года. Снижение количества машин-претендентов объясняется несколькими факторами. Здесь и последствия кризиса, из-за которого была замедлена или приостановлена разработка тех или иных новинок, и общая цикличность авторынка: наступает такой момент, когда в том или ином классе одни модели уже дебютировали раньше, другим процесс обновления светит лишь в будущем. К примеру, нынче у нас нет представителей люкс-класса, который в прошлом году «отстрелялся» сразу тремя премьерами, зато появилась категория «Мини».

Оценка машин-претендентов и определение победителей зависит только от вас. Лишь десять (по числу классов) из представленных моделей имеют право обрести Золотой Пегас. Внимательно изучите последующие страницы, где собраны автомобили-номинанты вместе с фото и краткими характеристиками – диапазоном мощности двигателей, типом привода, вариантами кузова, ценой. Там же приведены ссылки на номер журнала «За рулем», из которого можно почерпнуть недостающую информацию о модели. Если какой-то автомобиль еще не был испытан или хотя бы представлен в нашем журнале, то информация о нем обязательно появится в ближайшее время. Это означает, что на данный момент дебютант настолько свежий, что еще не добрался до России. Но едва он это сделает, сразу попадет в наши руки и затем на страницы журнала.

Напоминаем: для читателей, добросовестно заполнивших и приславших анкеты, мы приготовили пять призовых автомобилей «Лада-Гранта». Они будут разыграны 23 декабря, соответственно к участию в конкурсе принимаются анкеты, отправленные не позднее чем за месяц до этой даты.

Ждем ваших ответов, и следите за публикациями журнала!

ГОЛОСУЙТЕ ЗА ЛУЧШИЕ НОВИНКИ РОССИЙСКОГО РЫНКА!

КЛАСС МИНИ

Эти городские «букашки» все больше ценятся за проворность в условиях тесноты мегаполисов, но в первую очередь – за минимальные габариты и высокую экономичность. Причем претендент № 103 в этом смысле уникален: это первый полноценный электромобиль, официально продаваемый в России. Правда, пока лишь в качестве эксперимента. Две другие машины находятся в свободной продаже уже несколько месяцев.

101. KIA Picanto. 69–85 л.с., передний, хэтчбек, 354 900–549 900 руб. ЗР, 2011, № 6, 9.

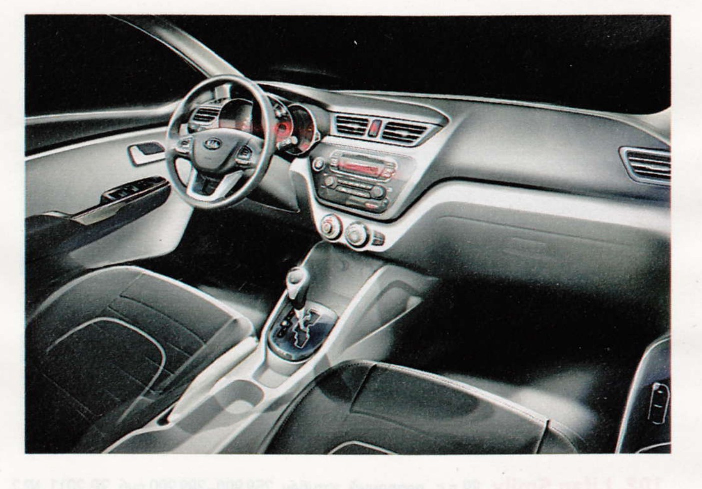
102. Lifan Smily. 89 л.с., передний, хэтчбек, 259 900–289 900 руб. ЗР, 2011, № 7.

103. Mitsubishi i-MiEV. 64 л.с., задний, хэтчбек, 1 799 000 руб. ЗР, 2011, № 5.

МАЛЫЙ КЛАСС

Здесь собрались машины, претендующие на массовый спрос благодаря привлекательной цене. Уникальная ситуация сложилась с претендентом под № 202 – на момент публикации он был строго засекречен, хотя его выход на рынок запланировали на осень. Остальные машины уже поступили продажу, причем № 201 выпускается в России, тот же завод освоит и производство претендента № 202.

201. Hyundai Solaris. 107–123 л.с., передний, седан, хэтчбек, 399 000–649 000 руб. ЗР, 2011, № 2, 4, 7, 8, 9.



202. KIA Rio. 107–123 л.с., передний, седан, хэтчбек. ЗР, 2011, № 8, 9.

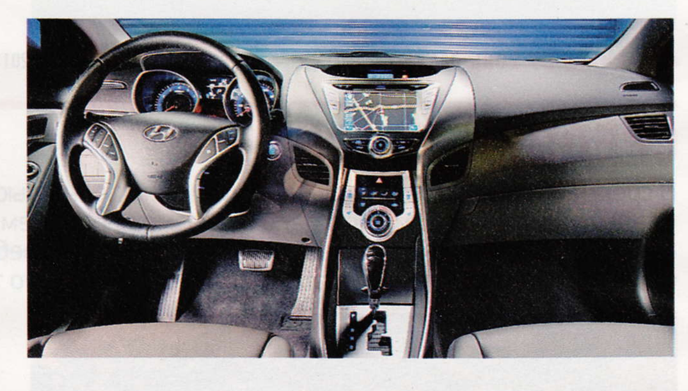
203. Suzuki Swift. 94 л.с., передний, хэтчбек, 559 000–639 000 руб. ЗР, 2010, № 11; 2011, № 5.

КОМПАКТ-КЛАСС

Три модели из представленных в данном классе уже собирают (№ 301, 302) или планируют (№ 304) делать в России. Первые две машины уже можно заказать, другие появятся в шоу-румах осенью.

301. Citroen C4. 120 л.с., передний, хэтчбек, 574 900–747 900 руб. ЗР, 2011, № 2, 8.

302. Ford Focus. 105–150 л.с., передний, хэтчбек, седан, универсал, 499 000–829 500 руб. ЗР, 2011, № 4, 7, 8.



303. Hyundai Elantra. 132–150 л.с., передний, седан. ЗР, 2011, № 8.

304. Volkswagen Jetta. 102–150 л.с., передний, седан. ЗР, 2011, № 3.

КОМПАКТ-ПРЕМИУМ

Мы выделили эти модели в отдельную группу, так как они не претендуют на массовые тиражи, декларируя престиж и определенный шик передвижения в компактных размерах. Автомобиль № 401 ожидается в продаже в сентябре, его соперник уже продается.

401. BMW 1 Series. 136–180 л.с., задний, хэтчбек.

402. Lexus CT 200h. 136 л.с., передний, хэтчбек, 1 244 000–1 696 000 руб. ЗР, 2011, № 4.

СРЕДНИЙ КЛАСС

В среднем классе в этом году столкнулись не полностью новые модели, а результаты глубокой модернизации предыдущих поколений, что дало им возможность, тем не менее, с полным правом участвовать в нашем конкурсе. Обе модели уже доступны российским потребителям и могут быть одинаково полезны в роли как семейной машины, так и престижного корпоративного транспорта.

501. Mercedes-Benz C-Klasse. 156–457 л.с., задний, седан, универсал, купе, 1 370 000–3 850 000 руб. ЗР, 2011, № 6.

502. Volkswagen Passat. 122–210 л.с., передний, седан, универсал, 859 000–1 508 000 руб. ЗР, 2010, № 12; 2011, № 6.

БИЗНЕС-КЛАСС

Воплощением престижа в этом году служат три диаметрально противоположные модели. Под номером 601 – немецкая классика. За ним идет глубокая модернизация традиционного американского седана. И наконец, под номером 603 стоит новое поколение спорт-седана, который производитель предпочитает именовать четырехдверным купе. «Американец» только готовится к выходу на российский рынок в конце года, прочие модели уже можно найти у дилеров.

601. Audi A6. 204–300 л.с., передний или полный, седан, универсал, 1 850 000–2 350 000 руб. ЗР, 2010, № 3, 7.

602. Chrysler 300C. 288–358 л.с., задний, седан.

603. Mercedes-Benz CLS. 306–525 л.с., задний или полный, седан, 3 690 000–6 590 000 руб. ЗР, 2010, № 12.

ВЭНЫ

Этим термином мы решили на сей раз объединить три различные по размерам модели, чей главный общий признак – близкий к однообъемному силуэт кузова и широкие возможности трансформации салона. Обратите внимание на то, что автомобиль под номером 703 собирают в России, а претендент № 701 выйдет на рынок в октябре.

701. Chevrolet Orlando. 130–141 л.с., передний, компактвэн. ЗР, 2011, № 5.

702. KIA Venga. 90–125 л.с., передний, микровэн, 614 900–738 900 руб. ЗР, 2011, № 5.

703. Opel Meriva. 100–140 л.с., передний, микровэн, 589 000–826 500 руб. ЗР, 2010, № 7; 2011, № 8.

КРОССОВЕРЫ МАЛЫЕ

В этом и последующих классах мы не указываем тип кузова в подписях, так как у всех кроссоверов он примерно одного и того же вида – универсальный. Эти машины, вообще-то, предназначены для хороших дорог, но при необходимости не спасуют и перед легким бездорожьем. Все они представлены у дилеров, но только претендент № 803 может похвастаться российской сборкой.

801. Jeep Compass. 170 л.с., полный, 1 210 000 руб. ЗР, 2011, № 6.

802. Nissan Juke. 117–190 л.с., передний или полный, 649 000–1 065 000 руб. ЗР, 2010, № 9; 2011, № 7.

803. SsangYong New Actyon. 149–175 л.с., передний или полный, 799 000–1 199 000 руб. ЗР, 2010, № 11; 2011, № 8.

КРОССОВЕРЫ-ПРЕМИУМ

Мы специально выделили эти модели в отдельный класс, дабы они не вносили смятение в стан более доступных кроссоверов. Ведь по совершенству конструкции и цене они играют в абсолютно иной лиге. Обе машины настолько новые, что еще не поступили в продажу, первые образцы в шоу-румах ожидаются осенью. Обратите внимание: только претендент под номером 902 среди всех кроссоверов имеет два типа кузова – с тремя и с пятью дверями.

901. Audi Q3. 170–211 л.с., полный, 1 279 000–1 525 000 руб. ЗР, 2011, № 9.

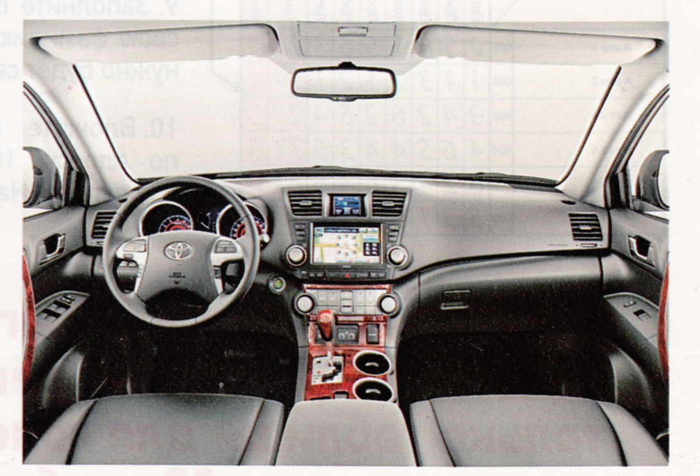
902. Range Rover Evoque. 150–240 л.с., полный, 1 600 000–2 300 000 руб. ЗР, 2011, № 6.

КРОССОВЕРЫ БОЛЬШИЕ

Название класса говорит само за себя. Это крупные, просторные полноприводные машины на платформах легковых моделей. Интересно, что все три претендента пришли с американского рынка, который является для них основным.

1001. Ford Explorer. 294 л.с., полный, 1 799 000–1 959 000 руб. ЗР, 2011, № 8.

1002. Honda Crosstour. 275 л.с., полный, 1 799 000–2 050 000 руб. ЗР, 2011, № 4.



1003. Toyota Highlander. 273 л.с., полный, 1 831 000–1 887 000 руб. ЗР, 2010, № 12; 2011, № 2.

Как голосовать за лучшие автомобили

Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2								
Авто 2	002	1								
Авто 3	003	3								
Авто 4	004	4								
Авто 5	005	6								
Авто 6	006	5								

Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	

Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены десять классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2011 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.

2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.

3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».

5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.

6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных девяти классах.

8. Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

Напоминаем, что в розыгрыше пяти автомобилей «Лада-Гранта» 23 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 23 ноября 2011 года.

Класс	Автомобили \ Критерии	№	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Класс мини	KIA Picanto	101									
	Lifan Smily	102									
	Mitsubishi i-MiEV	103									
Малый класс	Hyundai Solaris	201									
	KIA Rio	202									
	Suzuki Swift	203									
Компакт-класс	Citroën C4	301									
	Ford Focus	302									
	Hyundai Elantra	303									
	Volkswagen Jetta	304									
Компакт-премиум	BMW 1 Series	401									
	Lexus CT 200h	402									
Средний класс	Mercedes-Benz C-Klasse	501									
	Volkswagen Passat	502									

Класс	Автомобили \ Критерии	№	Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Бизнес-класс	Audi A6	601									
	Chrysler 300C	602									
	Mercedes-Benz CLS	603									
Вэны	Chevrolet Orlando	701									
	KIA Venga	702									
	Opel Meriva	703									
Кроссоверы малые	Jeep Compass	801									
	Nissan Juke	802									
	SsangYong Actyon	803									
Кроссоверы-премиум	Audi Q3	901									
	Range Rover Evoque	902									
Кроссоверы большие	Ford Explorer	1001									
	Honda Crosstour	1002									
	Toyota Highlander	1003									

Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 9, 10 и 11-м номерах «За рулем».

Анкета участника Гран-при-2012

Фамилия ____________________
Имя ____________________
Отчество ____________________
Адрес ____________________

Телефон, e-mail ____________________

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст ____________________

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка ____________ модель ____________

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска ____________
☐ год покупки ____________

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Какие марки автомобильных сигнализации вы знаете?
1. ____________
2. ____________
3. ____________
4. ____________

7. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

8. Если да, предположительно когда (укажите год)?
____

9. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка ____________ модель ____________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка ____________ модель ____________
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

11. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

Предлагаем вам ответить на несколько социально значимых вопросов. Обработав анкеты, редакция сможет аргументированно, ссылаясь на наше общее мнение, вести диалог с властью во благо автомобилистов.

1. Власть предлагает увеличить стоимость полиса ОСАГО и сумму страховых выплат. Вы с этим согласны?
☐ да, выплачиваемые ныне суммы часто не покрывают затрат на ремонт
☐ смысла нет, просто надо ставить на место страховщиков: они занижают выплаты
☐ институт ОСАГО следует ликвидировать – он не работает

2. Имеет ли смысл отбирать у МВД технический осмотр?
☐ да, если контроль поручат компетентным людям
☐ нет, все останется по-прежнему, но стоимость ТО вырастет
☐ техосмотр нужно отменить

3. Дума увеличила штрафы для водителей Москвы и Санкт-Петербурга. Считаете ли вы это правильным?
☐ да, в больших городах больше проблем с движением – и наказания нужны строже
☐ все должны нести равную ответственность
☐ штраф нужно привязать к уровню доходов конкретного человека

4. Включать ли транспортный налог в стоимость топлива взамен нынешней тарификации по мощности?
☐ да, в этом случае платит только тот, кто ездит
☐ езжу много, но машина у меня слабенькая – действующая система мне выгоднее
☐ транспортный налог следует включить в стоимость нового автомобиля

5. Какое содержание алкоголя в крови водителя (в промилле) вы считаете допустимым?
☐ 0
☐ 0,3
☐ 0,5

6. Имеет ли смысл замена милиции на полицию?
☐ да, если из полиции уберут преступников и взяточников
☐ это только смена вывески, все останется по-прежнему
☐ всех разогнать и набрать новых людей, без милицейского прошлого

За рулем

№08 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 962-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Тимкин, Максим Гомянин, Максим Сачков (зав. отд.)
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев
iPAD-ВЕРСИЯ
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Анастасия Приходько (художник), Милиана Коломиец
digital@zr.ru
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 411 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

ПИКАНТНАЯ ВСТРЕЧА

Маленькие автомобили все больше завоевывают симпатии горожан. Новый «КИА-Пиканто» в нашем тесте бросает вызов «Ситроену-С1», «Сузуки-Сплэш» и «Шевроле-Спарк». А машины покрупнее отправятся в южные области России – там их ждет испытание жарой.

ТАМ НА НЕВЕДОМЫХ ДОРОЖКАХ

Путешествие дает возможность лучше познать родной край, а заодно опробовать новую модель авто. По пушкинским местам – на «Вольво-V60».

ВОЙТИ, НЕ ВЗЛОМАВ

Владелец без ключей перед запертой машиной: насколько эффективной (и дорогой) окажется для него помощь вызванного специалиста?

СИМВОЛ МИНУВШЕГО ВЕКА

Летом 2011-го в Тольятти прекращен выпуск «Жигулей», с которых 40 лет назад началась история АВТОВАЗа. Вспомним, как рождалась эта машина, какую роль она сыграла в автомобилизации страны.

ЧИТАЙТЕ В АВГУСТОВСКОМ НОМЕРЕ

ДВА ПЛЮС ОДИН
Сравнительный тест среднекубатурных эндуро

КЛАССИЧЕСКИЙ КЛАССИК
Все о нейкеде Honda CB1300

СВАРИВАТЬ ИЛИ ЗАКРУЧИВАТЬ?
История мотоциклетной рамы

ABS НАОБОРОТ
Системы трекшн-контроля на мотоциклах

СИЛА НАТЯЖЕНИЯ
Обслуживаем цепь

ПЕРЕКРЕСТОК ТРЕХ МИРОВ
Путешествие по Сирии

ВЕРНУТЬ СВОЕ
Возмещение ущерба при ДТП

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:
ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ НОВИНОК, ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ, СОВЕТЫ ПОКУПАТЕЛЮ, НОВОСТИ ТЕХНИКИ, ТЮНИНГ, ПУТЕШЕСТВИЯ, СПОРТ

ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ, ПОДПИШИТЕСЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ СВЯЗИ СНГ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ MOTO.ZR.RU